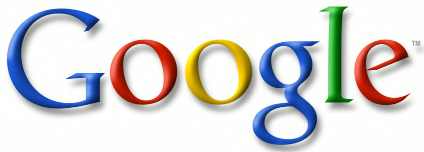


This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

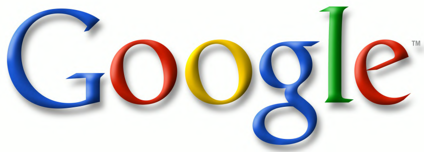
Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

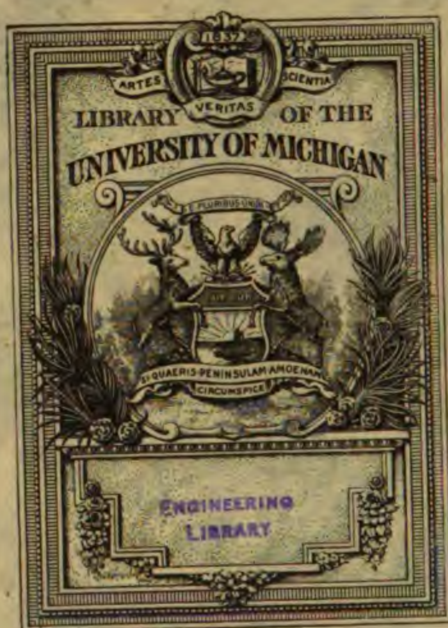
Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

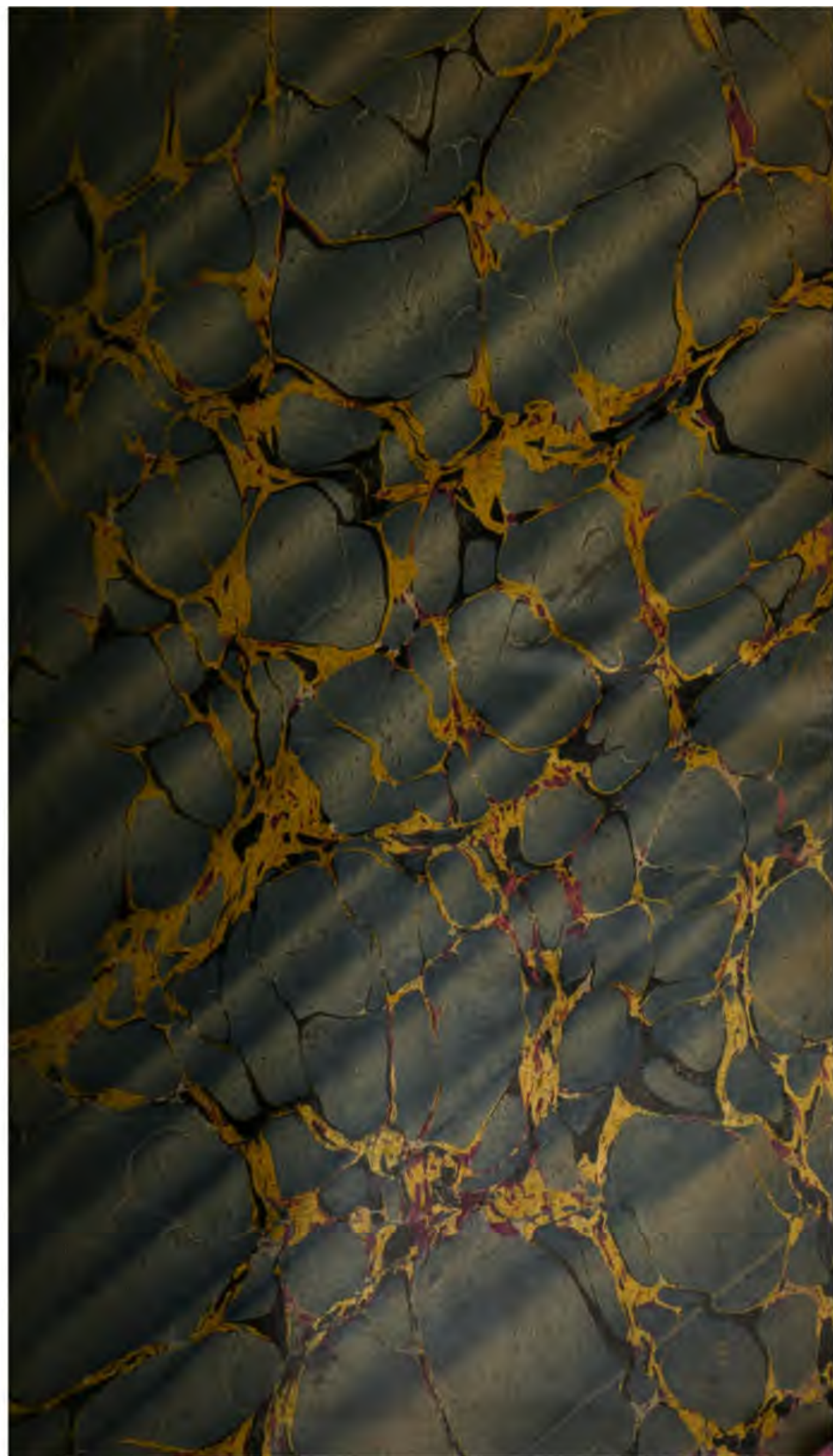
Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`


1837
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE
ENGINEERING
LIBRARY



TA
.2
A6
no. 47
pt. 2

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

MÉMOIRES ET DOCUMENTS

RELATIFS

A L'ART DES CONSTRUCTIONS

ET AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR ;

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

5e SÉRIE.

TOME VII.

1877

PARIS.

DUNOD, ÉDITEUR,

LIBRAIRE DES CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES,

Quai des Augustins, n° 49.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

DÉCRETS.

(N° 1)

[3 décembre 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Granges à Gérardmer.

Le Président de la République française,

Vu le décret, en date du 2 mai 1873 (*), qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département des Vosges, d'un chemin de fer d'intérêt local de Laveline à Saint-Dié, avec embranchements sur Granges et sur Fraize ;

Vu les avant-projets pour l'établissement de ce chemin et pour le prolongement jusqu'à Gérardmer de l'embranchement sur Granges ;

Vu les dossiers de l'enquête d'utilité publique à laquelle ces avant-projets ont été soumis, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 14 et 25 mai 1872 ;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue, le 1er juin 1872,

---

(*) *Annales* 1874, p. 210.

153256

entre les officiers du génie et les ingénieurs des ponts et chaussées, et la lettre, en date du 14 août 1872, par laquelle le ministre de la guerre a donné, sous certaines conditions, son adhésion à l'établissement des lignes projetées;

Vu les délibérations, en date des 11 novembre 1871 et 7 avril 1872, par lesquelles le conseil général du département des Vosges a voté l'établissement des chemins susmentionnés, et autorisé leur concession à la compagnie des chemins de fer des Vosges;

Vu la convention passée, le 3 juillet 1872, entre le préfet du département et les sieurs *de Péronne*, *Fournier*, *Simette*, *Nouette-Delorme* et *Retournard*, administrateurs de la compagnie des chemins de fer des Vosges, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu la délibération, en date du 1er juillet 1872, par laquelle la commission départementale des Vosges a approuvé ces convention et cahier des charges;

Vu la délibération, en date du 13 février 1875, par laquelle le conseil municipal de Gérardmer a accordé une subvention de 451.874f,16 pour l'exécution du prolongement jusqu'à Gérardmer de l'embranchement sur Granges, et voté les voies et moyens nécessaires pour assurer le payement de cette subvention;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 7 octobre 1872, 13 mai et 15 juillet 1875;

Vu la lettre du ministre des finances, du 8 novembre 1872, et celle du ministre de l'intérieur, du 20 octobre 1875;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Granges à Gérardmer.

Art. 2. — Le département des Vosges est autorisé à pourvoir, sous les réserves spécifiées dans la lettre du ministre de la guerre du 14 août 1872, à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément à la convention passée le 3 juillet 1872, ainsi qu'aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Il est alloué au département des Vosges, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, une subvention de 167.758 francs.

Cette subvention sera versée en quatre termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1876.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains, travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

Art. 4. — Lorsque, conformément à l'article 5 de la convention susmentionnée du 3 juillet 1872, le département et la compagnie concessionnaire auront à se partager par moitié l'excédant des produits bruts de l'exploitation de la ligne dont il s'agit au delà de 12.000 francs par kilomètre, l'État entrera lui-même en partage dans les sommes acquises de ce chef au département, et ce au prorata des subventions respectives qui auront été fournies par le département et par l'État.

Art. 5. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du ministre des travaux publics, donnée de concert avec le ministre de l'intérieur, et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 6. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation du chemin dont il s'agit, ainsi que celui de la ligne de Laveline à Saint-Dié, avec embranchements sur Granges et sur Fraize, compte rendu comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis, tous les trois mois, au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être mis au *Journal officiel*.

Art. 7. — Le ministre des travaux publics et le vice-président du Conseil, ministre de l'intérieur, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

CONVENTION.

L'an 1872, le 3 juillet,

Entre M. *E. de Blignières*, préfet du département des Vosges, agissant au nom de ce département et des communes intéressées, en vertu : 1° des délibé-

rations du conseil général en date des 11 novembre 1871 et 7 avril 1872; 2° de la décision de la commission de permanence de ce conseil en date du 2 juillet 1872, et sous la réserve de déclaration d'utilité publique et d'autorisation d'exécution de travaux par décret,

D'une part,

Et MM. *de Péronne* (*François-Édouard*), *Fournier* (*Édouard*), *Simette* (*Théodore*), *Nouette-Delorme* (*Albert-Joseph*), *Retournard* (*François*), administrateurs de la compagnie des chemins de fer des Vosges, faisant tous élection de domicile à Épinal et agissant dans l'intérêt et au nom de la compagnie qu'ils représentent en vertu d'une délibération de l'assemblée générale des actionnaires de celle-ci en date des 12 décembre 1871 et 29 avril 1872,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet des Vosges, autorisé qu'il y est par les délibérations et décisions susindiquées, concèdent au nom de son département et des communes intéressées, à MM. *de Péronne, Fournier, Simette, Nouette-Delorme* et *Retournard*, susdénommés et qualifiés, ès noms qu'ils agissent et acceptants :

1° Un chemin de fer d'intérêt local de Laveline-devant-Bruyères à Saint-Dié, avec embranchement de Saint-Léonard à Fraize ;

2° Un chemin de fer de Laveline à Granges, avec prolongement sur Gérardmer.

Cette concession est faite aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, portant la date de ce jour.

Art. 2. — De leur côté, MM. *de Péronne, Fournier, Simette, Nouette-Delorme* et *Retournard* s'engagent solidairement à exécuter les chemins de fer qui font l'objet de la présente convention et à se conformer, pour la construction et l'exploitation de ces chemins, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné, et ce dans un délai de trois ans à partir de la prise de possession des terrains, suivant les indications du cahier des charges.

Art. 3. — Le préfet des Vosges s'engage, au nom de ce département :

1° A abandonner aux concessionnaires l'intégralité des subventions communales et industrielles. Le recouvrement de ces subventions aura lieu par les soins de la compagnie concessionnaire, qui est autorisée à toucher directement ces subventions, s'élevant à 460.000 francs environ ;

2° A leur abandonner également la subvention forestière demandée à l'État. Les concessionnaires acceptent cette subvention avec les conditions y attachées et au chiffre où elle sera fixée par M. le ministre des finances ;

3° A leur payer le contingent à espérer de l'État en exécution de la loi du 12 juillet 1865, suivant les échéances qui seront déterminées par le Gouvernement ;

4° A leur payer, en outre, à titre de subvention départementale, une somme de 950.000 francs, conformément à la délibération du conseil général en date du 7 avril 1872. Dans le cas où le contingent de l'État dépasserait le tiers et atteindrait la moitié de la dépense laissée à la charge du département, des communes et des industriels des Vosges, la dite somme de 950.000 francs

serait réduite à 650.000 francs, comme l'indique l'article 4 de la décision du conseil général en date du 11 novembre 1871.

Art. 4. — Le payement de la subvention départementale aura lieu dans les délais et dans les conditions prévus et combinés par l'article 5 de la décision précitée du 11 novembre 1871 et par l'article 2 de celle du 7 avril 1872 susrappelée.

Art. 5. — Les concessionnaires s'engagent, au nom de la compagnie qu'ils représentent, à partager par moitié avec le département l'excédant des produits bruts des lignes faisant l'objet des concessions de cette compagnie, au delà de 12.000 francs par kilomètre.

Art. 6. — Enfin et au surplus, les concessionnaires déclarent prendre l'engagement formel de se conformer rigoureusement, en ce qui les concerne, tant aux clauses et conditions du cahier des charges prérappelé et ci-annexé, qu'à toutes les prescriptions et obligations mentionnées et imposées par le conseil général dans ses délibérations des 11 novembre 1871 et 7 avril 1872.

Fait double à Épinal, en l'hôtel de la préfecture, les jour, mois et an que dessus.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer de Laveline-devant-Bruyères à Saint-Dié partira de la gare de Laveline, extrémité de la ligne en exploitation d'Arches à Laveline, suivra la rive droite de la vallée du Neuné, en passant par ou près la Chapelle, Biffontaine, la Houssière, Corcieux, jusqu'à Vanémont, point de partage des vallées du Neuné et de la Meurthe; de Vanémont, il descendra, par Saint-Léonard et Saulcy, la vallée de la Meurthe, pour aboutir à Saint-Dié, où il se raccordera avec le réseau de l'Est.

Le chemin de fer de Laveline-devant-Bruyères à Gérardmer, par Granges, partira de la station précitée de Laveline, suivra la vallée de la Vologne, pour aboutir à Gérardmer, en passant à ou près Aumontzey et Granges.

Le chemin de fer de Saint-Léonard à Fraize se détachera de la station de Saint-Léonard, ligne de Laveline à Saint-Dié, pour aboutir à Fraize, en suivant la rive gauche de la vallée de la Meurthe, en passant à ou près Anould.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an, à partir du décret qui autorisera la concession.

Ils devront être terminés dans les délais suivants, à compter de la prise de possession des terrains :

1° Ligne de Laveline-devant-Bruyères à Saint-Dié, trois ans;

2° Partie de la ligne de Laveline à Gérardmer comprise entre Laveline et Granges, deux ans ;

3° Partie de la même ligne comprise entre Granges et Gérardmer, trois ans;
4° Ligne de Saint-Léonard à Fraize, trois ans.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure ou du préfet, selon le cas. L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre restera dans les bureaux de la préfecture.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

Art. 4. — La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais du département.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés pour une seule voie.

La compagnie concessionnaire pourra, toutefois, acquérir les terrains pour deux voies, si elle le juge convenable, et faire immédiatement ou plus tard les terrassements et ouvrages d'art nécessaires à la seconde voie.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^m,44$ à $1^m,45$.

Dans les parties à deux voies, c'est-à-dire dans les stations, la largeur de

l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieur du ballast, sera, pour la ligne de Laveline-devant-Bruyères à Saint-Dié de 0m,995, et pour celles de Laveline à Gérardmer et de Saint-Léonard à Fraize, de 0m,645.

La largeur en couronne de la plate-forme des terrassements sera :

Pour la ligne de Laveline-devant-Bruyères à Saint-Dié :

1° Dans les déblais ordinaires, 5m,50 :

Dans les déblais rocheux ou résistants, 4m,67, y compris l'épaisseur des murettes de garde en pierres sèches du ballast ;

2° Dans les remblais de 2 mètres de hauteur et au-dessous, 5m,50 et 6 mètres quand la hauteur du remblai excédera 2 mètres,

Pour les lignes de Laveline à Gérardmer, par Granges, et de Saint-Léonard à Fraize : en déblai, 4 mètres; en remblai 4m,30, quand la hauteur des remblais n'excédera pas 2 mètres, et 4m,80, quand cette hauteur sera supérieure à 2 mètres.

La compagnie concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront nécessaires pour l'assèchement de la voie; ces fossés ou rigoles devront avoir la largeur nécessaire pour donner écoulement aux eaux.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 250 mètres. Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 0m,020 par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration préfectorale.

Art. 9. — Si des gares d'évitement sont reconnues nécessaires, leur nombre, leur étendue et leur emplacement seront déterminés par le préfet, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le préfet, sur la proposition de la compagnie.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par le préfet, sur la proposition de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Il pourra être établi de simples haltes sans voie de garage, avec ou sans service de grande vitesse, à la rencontre des routes ou chemins importants, ou à proximité de petits centres de population, soit pour prendre, soit pour laisser des voyageurs ou des colis d'un volume ou poids pouvant être manœuvrés rapidement par le personnel du train. La position de ces haltes sera fixée par le préfet, sur la proposition de la compagnie.

Art. 10.—La compagnie sera tenue de rétablir les communications interrompues par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration préfectorale.

Art. 11.—Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal. Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutres sera de 4^{m},30 au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de 4^{m},50; la hauteur de ses parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, en aucun cas, être inférieure à 0^{m},80.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4^{m},50, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4^{m},80 au moins.

Art. 13. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un un angle de moins de 45°; chaque passage à niveau établi sur les routes nationales ou départementales sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

Les barrières ne seront fermées que pendant le passage des trains; les autres passages à niveau pourront, en général, rester ouverts. Néanmoins, il sera

établi des barrières et des guérites à ceux de ces passages qui donneront lieu à une grande fréquentation, la compagnie entendue.

Art. 14. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder $0^{m},03$ par mètre pour les routes nationales ou départementales et $0^{m},05$ pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt. Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins $4^{m},50$ de largeur entre les parapets ou garde-corps. La hauteur de ces parapets ou garde-corps sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à $0^{m},80$.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage des chemins de fer auront au moins $4^{m},50$ de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails. La distance verticale ménagée entre l'intrados de la voûte et le dessus des deux rails ne sera pas inférieure à $4^{m},80$. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux. A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer.

L'administration pourra néanmoins autoriser, sur la proposition de la compagnie, l'emploi de poutres en bois au lieu de poutres en fer pour ces ouvrages; dans ce cas, les bois d'essences autres que le chêne devront être injectés; elle pourra de même autoriser l'emploi de buses ou conduites d'eau en bois

pour le maintien, sous la plate-forme de la voie, des rigoles servant à l'irrigation ou au desséchement des prairies.

Art. 19. — La voie sera établie d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en fer et du système Vignole avec éclisses; ils pourront peser, par mètre courant, pour la ligne de Laveline-devant-Bruyères à Saint-Dié, 30 à 35 kilogrammes, et pour celles de Laveline à Gérardmer, par Granges, et de Saint-Léonard à Fraize, 25 à 30 kilogrammes; ils seront posés sur traverses de toutes essences de 2m,50 de longueur pour la ligne de Laveline à Saint-Dié, et de 2m,40 pour celles de Laveline à Gérardmer et de Saint-Léonard à Fraize.

Tout ce matériel sera construit dans les meilleures conditions. L'épaisseur moyenne de la couche de ballast sera de 0m,40 pour la ligne de Laveline à Saint-Dié, et pour celles de Laveline à Gérardmer et de Saint-Léonard à Fraize, cette épaisseur moyenne sera de 0m,25 en déblai et de 0m,30 sur les remblais.

La compagnie concessionnaire pourra proposer aux dispositions de cet article les modifications qu'elle jugera utiles et notamment la substitution de rails en acier Bessemer d'un poids moindre, mais calculé de telle sorte qu'ils offrent la même résistance que ceux en fer prévus ci-dessus; mais ces modifications ne pourront être apportées qu'après approbation préalable du préfet.

Art. 20. — Le chemin de fer sera bordé de haies ou de clôtures sèches :

1° Dans toute l'étendue de la traverse des lieux habités;

2° Dans les parties de lignes contiguës à des routes nationales ou départementales ou à des chemins de grande et de moyenne communication;

3° Sur 10 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau munies de barrières ou des stations.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômages, modifications ou destructions d'usines, et pour tous les dommages quelconques résultant des travaux seront supportées et payées par la compagnie.

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. — Dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer. Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 25. — Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

Art. 26. — Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 27. — La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre les dites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif des ouvrages d'art et de l'atlas, sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à me-

sure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie. Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 31. — Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie ou elle entendue, les points où les gardiens devront être établis pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins. Les frais d'établissement et d'entretien de ces gardiens seront à la charge de la compagnie.

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer; elles seront couvertes, suspendues sur ressorts, garnies de banquettes et comprendront des compartiments des trois classes au moins; elles pourront être mixtes et à deux étages, mais construites de manière à passer sous tous les gabarits.

Les compartiments de première classe seront garnis, fermés à glaces et munis de rideaux;

Ceux de deuxième classe seront fermés à glaces, munis de rideaux et auront des banquettes rembourrées;

Ceux de troisième classe seront fermés à vitres et munis de banquettes à dossier.

Ces voitures seront construites selon les modèles les plus nouveaux, et l'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger, sur la ligne de Laveline à Saint-Dié seulement, qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction et seront constamment entretenues en bon état.

Art. 33. — Des règlements arrêtés par le préfet, la compagnie entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'admininistration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, la compagnie entendue, le nombre des trains de voyageurs mixtes ou de marchandises dans chaque sens, ainsi que leurs minimum et maximum de vitesse et la durée du trajet. Néanmoins, il n'y aura pas de service de nuit sur les deux lignes de Laveline à Gérardmer et de Saint-Léonard à Fraize, et le transport des voyageurs sur ces deux lignes se fera exclusivement par deux trains mixtes dans chaque sens, dont la vitesse ne pourra excéder 30 kilomètres à l'heure pour les trains descendants et 20 kilomètres pour les trains montants.

Art. 34. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration préfectorale.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La concession des chemins de fer mentionnés à l'article 1er du présent cahier des charges aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à compter de la date du décret de concession.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département et les communes subventionnaires seront subrogés à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et ils entreront immédiatement en jouissance de tous ses produits, au prorata du montant de leur subvention.

La compagnie sera tenue de leur remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, qu'elle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers

dépendant également du dit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le préfet aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département et les communes subventionnaires seront tenus, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département et les communes subventionnaires le requièrent, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, le département et les communes subventionnaires ne pourront être tenus de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le département et les communes subventionnaires auront la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le prix net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison. La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Art. 39. — Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation,

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des

charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois ; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

Art. 40. — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le préfet. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

Art. 41. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de *force majeure* dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRASPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département et les communes subventionnaires lui accordent :

1° Les subventions portées au traité de concession ;

2° L'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ci-après :

TARIF. 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. . . Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,067	0,033	0,10
Voyageurs. . . Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe). .	0,050	0,025	0,075
Voyageurs. . . Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0,037	0,018	0,055
Enfants. . . . . Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30).	0,010	0,015	0,025
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,17	0,08	0,25
Veaux et porcs.	0,07	0,03	0,10
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,035	0,015	0,05
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,23	0,17	0,40
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,36	0,20	0,56
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc. . . .	0,46	0,2568	0,7168
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
SERVICE DES POMPES FUNÈBRES.			
Transport de cercueils.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds, et à deux banquettes.	0,46	0,2568	0,7168
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,204	0,1320	0,336
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,09	0,03	0,12

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	de transport.	totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Veaux et porcs	0,035	0,015	0,05
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,02	0,01	0,03
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes	0,10	0,08	0,18
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,09	0,06	0,15
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. Ardoises	0,07	0,05	0,12
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables	0,06	0,04	0,10
Hors classe. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers et bois de charpente.	0,05	0,03	0,08
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner. Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0,08	0,06	0,14

Les prix ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État. Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aurait droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier. Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc. Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,40.

Art. 43. — Le préfet déterminera, la compagnie entendue, les trains qui devront contenir des voitures de toute classe ou des voitures de deuxième et troisième classe, ou même des voitures de troisième classe seulement. Cette détermination faite, tout train de voyageurs devra contenir des voitures de chacune des classes indiquées, en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteront.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers fixés par la compagnie.

Art. 44. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun complément du prix de sa place. Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 45. — Les animaux, denrées, marchandises, effets ou autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 46. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3.000 kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indi-

viduelles pesant de 3.000 à 5.000 kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 5.000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5.000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration préfectorale, sur la proposition de la compagnie.

Art. 47. — Les prix de transport déterminés aux tarifs ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des garanties spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 francs ;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs ;

5° *Et, en* général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous. Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne.

Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes. Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par le préfet, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Art. 48. — La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Art. 49. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés par le préfet, sur la proposition de la compagnie.

Les frais dont il s'agit ne devront, en aucun cas, être appliqués à d'autres articles que ceux qui les supportent sur la ligne de l'Est.

Art. 50. — La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui seront confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de 5.000 habitants, soit un centre de population de 5.000 habitants situés à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration préfectorale, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction. Pour éviter la construction de trop grandes halles, l'encombrement des quais et le chômage du matériel, la compagnie aura le droit de transporter par ses services, soit à domicile, soit dans un entrepôt public, les marchandises autres que les bois, houilles et engrais.

Pour ces dernières marchandises, seront loués au public les emplacements disponibles pour y établir des dépôts à des prix déterminés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

En aucun cas, ils ne pourront être plus élevés que ceux perçus par la compagnie de l'Est.

La clause du dernier paragraphe ne pourra être appliquée que vingt-quatre heures après que les destinataires auront été prévenus.

Art. 51. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transports de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient par consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication. Le préfet, agissant en vertu de l'article 32 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 52. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 53. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du con-

trôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes spécialement désignés par le ministre des finances pour la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt. Elle est accordée aussi aux agents des forêts et des domaines voyageant pour l'exercice de leurs fonctions.

Art. 54. — Le service des lettres et dépêches est fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement au moins un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité du compartiment à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'en occuper un deuxième, la compagnie sera tenue de le livrer, et il sera payé pour la location de ce deuxième compartiment 0f,20 par kilomètre parcouru. Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

4° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

5° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 55. — La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que moitié de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes; le prix de la location en sera fixé à raison de 0f,20 par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

Art. 56. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions et poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes ou des localités qui seront désignées ultérieurement le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet. Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer. En cas de rupture du fil électrique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique. Il sera alloué à la compagnie une indemnité de 1 franc par kilomètre parcouru par la machine.

La compagnie sera tenue d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ses appareils.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 57. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la

compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux ; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

Art. 58. — Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemins de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer, objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

Art. 59. — Le Gouvernement et le département se réservent expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements ; toutefois, la compagnie ne sera pas tenue d'admettre sur les rails un matériel dont le poids et les dimensions seraient hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement ou le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100 ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

Art. 60. — La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration préfectorale.

La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie des dits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires. L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par les dits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de 0f.12 par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, 0f.04 par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en son entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé. La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif général et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 3.500 kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Ce maximum sera revisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

Art. 61. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances: la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803. Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

Art. 62. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Le chemin de fer restera toujours placé sous la surveillance de l'autorité préfectorale; les frais de contrôle, de surveillance et de réception des travaux, les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser, chaque

année, à la caisse du receveur général du département, une somme de 50 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Si la compagnie ne verse pas cette somme aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 63. — La compagnie concessionnaire étant propriétaire de la ligne d'Arches à Laveline, en exploitation, sera dispensée de fournir un cautionnement, la ligne susdésignée étant une garantie plus que suffisante pour répondre de ses engagements envers le département et l'État.

Art. 64. — La compagnie devra faire élection de domicile à Épinal.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture des Vosges.

Art. 65. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département des Vosges, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 66. — Le présent cahier des charges et la convention y annexée ne seront passible que du droit fixe de 1 franc.

Fait double à Épinal, le 3 juillet 1872.

Le présent cahier des charges, conforme au projet soumis à la commission de permanence du conseil général, a été approuvé par cette commission dans sa séance du 2 juillet courant.

Le Préfet des Vosges.
Signé DE BLIGNIÈRES.

Les concessionnaires soussignés acceptent le cahier des charges ci-dessus pour être annexé à la convention intervenue entre M. le préfet des Vosges et eux, à la date d'aujourd'hui 3 juillet 1872.

Ont approuvé l'écriture et signé à la minute :

RETOURNARD, FOURNIER, DE PÉRONNE, SIMETTE,
ALBERT NOUETTE-DELORME.

CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 2)

[5 février 1875.]

Mines. — *Voirie (grande). — Dommage. — Chemin de fer. — Mine de houille. — Périmètre interdit. — Indemnité. — Parcelle expropriée. — Propriété du tréfonds. — Intérêts des intérêts. — Frais d'expertise. — Honoraires d'experts.* — (Sieurs Ogier et Larderet contre compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.) — *Demande d'indemnité formée contre une compagnie de chemin de fer par des propriétaires tréfonciers, à raison du dommage que leur cause l'interdiction d'exploiter, dans une zone de 100 mètres de chaque côté d'un tunnel, les couches de houille existant dans leur tréfonds* (*). — *Pour déterminer cette indemnité, il y a lieu de prendre en considération la différence entre la valeur vénale de la propriété, au moment où l'interdiction a été prononcée et celle qu'elle a conservée depuis. — Les demandeurs soutenaient qu'il fallait uniquement rechercher quelles redevances leur auraient été payées par les concessionnaires de la mine, si l'exploitation n'avait pas été interdite dans le périmètre susénoncé. — Appréciation des divers éléments de l'indemnité : accidents géologiques, difficultés d'exploitation, nombre et puissance des couches, hausse du prix de la houille, modification éventuelle de la zone d'interdiction* (**). — *Question de*

(*) Pour l'interdiction d'ouvrir des carrières à moins de 30 toises des routes, V. les arrêts du Conseil des 14 mars 1741, 5 avril 1772 et 17 septembre 1776. — Pour les interdictions nombreuses grevant les propriétés voisines des chemins de fer, V. la loi du 15 juillet 1845, article 2 à 11, ann. 1845, p. 521. — Pour les carrières ouvertes dans le voisinage des chemins vicinaux, V. un arrêt du 14 février 1856, Mackensie.

(**) Le jury ne devant apprécier que les dommages actuels et certains résultant du fait de l'expropriation, la Cour de cassation a décidé qu'il ne devait pas tenir compte de la simple *éventualité* d'une interdiction administrative d'exploiter. — Cass., 6 janvier 1854 et 29 avril 1856; Rej., 5 mai 1873. — L'exproprié aura seulement le droit de réclamer une indemnité devant le juge compétent, si l'interdiction vient à être prononcée. — Quel est alors le juge compétent? Sans examiner la question, qui ne paraît pas avoir été soulevée

savoir si les requérants ont conservé le tréfonds de parcelles expropriées sur eux par l'État et si, en conséquence, ils ont droit à indemnité à raison de l'interdiction d'exploiter les couches situées sous ces parcelles. — Décidé que les demandeurs n'auront droit à cette indemnité qu'autant qu'ils rapporteront, soit une reconnaissance de l'Etat, soit une décision judiciaire établissant que le ju-

---

dans l'affaire, le Conseil d'État la tranche implicitement dans le sens de la compétence du conseil de préfecture. La Cour de cassation l'avait résolue en sens inverse. — 3 janvier 1853, chemin de Saint-Étienne; 28 juillet 1860, chemin de Lyon. — Mais il nous paraît plus juridique d'attribuer compétence au conseil de préfecture; il s'agit en effet d'un dommage et non pas d'une expropriation proprement dite. — Rappr. Cass., ch. civ. 18 juill. 1837; 3 mars 1841.

La solution de l'affaire ci-dessus rapportée présentait, nous le reconnaissons, de très-grandes difficultés. Telle qu'elle a été formulée par le Conseil d'État, échappe-t-elle à toute critique? Nous n'oserions l'affirmer. Ayant à apprécier le dommage résultant *de la privation des redevances* qui auraient pu être perçues à raison des extractions opérées dans un périmètre désormais interdit, les experts, tout en différant sur les chiffres, avaient recherché la seule chose qui, suivant nous, fût à rechercher pour fixer l'indemnité, à savoir la quotité probable des redevances perdues, basée sur la quotité probable des extractions susceptibles d'être effectuées dans le dit périmètre. Leur travail aboutissait à des chiffres bien supérieurs à ceux qui ont été alloués. Le conseil de préfecture et après lui le Conseil d'État déclarent les bases de ce travail hypothétiques et trop incertaines; il leur paraît impossible de déterminer les quantités de houille, la condition, l'époque et la durée de l'exploitation d'une manière assez précise, et ils en concluent qu'il y a lieu seulement de considérer la différence entre la valeur des propriétés au moment de l'interdiction et celle qu'elles ont conservée depuis lors. Mais lorsqu'il s'agit d'établir cette différence, on se voit forcé de revenir aux éléments mêmes d'appréciation que les experts avaient choisis, et on constate seulement qu'on a tenu un compte insuffisant de plusieurs d'entre eux. L'arrêt admet un autre élément singulièrement aléatoire, l'éventualité d'une modification du périmètre interdit : d'où il suit que si l'éventualité ainsi escomptée ne se réalise pas, les réclamants seraient en droit de demander l'attribution de la partie d'indemnité dont ils auraient été privés à tort.

Puisque les données fournies par la science et par l'expérience résultant de l'exploitation déjà accomplie, étaient reconnues impuissantes ou trompeuses, n'eût-il pas été préférable, si l'on craignait d'engager les parties dans la voie du supplément d'expertise qui était demandé à titre subsidiaire, de statuer uniquement sur ce qui était connu, en réservant l'avenir? En évaluant l'indemnité une fois pour toutes à l'aide d'une approximation, le Conseil d'État a sans doute été dominé par le désir de terminer le litige, et nous devons dire que cette pensée paraissait également prévaloir dans les conclusions des demandeurs.

Voir ci-après, 13 février 1875, Badin, décision du tribunal des conflits : construction d'un tunnel, dépossession, indemnité, compétence.

[*Extrait du Recueil des arrêts du Conseil d'État.*]

gement d'expropriation ne s'appliquait pas au tréfonds. — Intérêts du jour de la demande et intérêts des intérêts capitalisés (art. 1154, C. civ.). — Non-lieu à réduire les honoraires des experts.

Vu la requête présentée pour les sieur Ogier et Larderet, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté du 30 août 1872, par lequel le conseil de préfecture de la Loire a fixé à 65.000 francs l'indemnité totale due par la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée aux requérants, à raison du dommage que leur a causé l'interdiction d'exploiter les couches de houille existant dans une zone de 100 mètres de chaque côté du tunnel de Terrenoire, laquelle zone était comprise pour une étendue de 7 hectares 59 ares 95 centiares dans le tréfonds de leur propriété et a autorisé la compagnie à conserver entre ses mains le huitième de cette indemnité jusqu'à ce qu'il ait été statué, par qui de droit, sur la question de savoir si les sieur Ogier et Larderet sont restés propriétaires des tréfonds sis sous la superficie expropriée au profit de l'État par jugement du 1er août 1849, et quelle est l'étendue du terrain exproprié comprise dans le périmètre interdit; ce faisant, attendu que le préjudice causé aux requérants consiste dans la perte des redevances qui leur auraient été payées par les concessionnaires de la mine, si l'exploitation des couches dont il s'agit n'avait pas été interdite dans l'intérêt de la conservation d'un travail public; que les experts avaient avec raison cherché à déterminer pour apprécier le dommage dont réparation était due, quel eût été le montant de ces redevances à raison du nombre et de la puissance des couches, à quelle époque et pendant combien d'années aurait eu lieu l'exploitation; que le conseil de préfecture a, à tort, sous prétexte de rechercher la dépréciation de la valeur vénale de la propriété des requérants, écarté comme non avenue l'appréciation de ces experts et alloué une somme hors de toute proportion avec l'importance du préjudice causé, sans donner aucun motif à l'appui de son estimation; attendu enfin que l'expropriation opérée en 1849 n'a porté que sur la superficie nécessaire à l'assiette de la route nationale, n° 88, et ne comprend pas le tréfonds qui continue à appartenir au sieur Larderet, et qu'en l'absence de toute revendication de l'État sur la propriété de ce tréfonds et du refus du directeur général des domaines d'intervenir dans l'instance devant le conseil de préfecture, il n'appartenait pas à la compagnie de l'obliger à provoquer sur ce point une décision de justice; homologuer le rapport de l'expert désigné par les requérants, subsidiairement celui du tiers-

expert, condamner la compagnie à payer en capital, par trimestre, soit à partir de 1857, soit tout au moins à partir de 1866, les sommes représentant les redevances annuelles qu'ils auraient touchées depuis ces époques, jusqu'en 1888, époque à laquelle aurait été épuisée la houille comprise dans le périmètre interdit, fixer ces sommes comme il est dit au rapport de leur expert, subsidiairement en celui du tiers-expert, avec addition des intérêts par trimestre et intérêts des intérêts du jour de la demande pour toutes les sommes qui seront échues au moment de l'arrêt à intervenir; très-subsidiairement allouer les intérêts annuels cumulés des sommes ainsi fixées en allant progressivement de 1857 à 1888, le capital demeurant réservé pour être payé ultérieurement; dire que ces sommes en capital et intérêts seront exigibles immédiatement pour tout le temps écoulé depuis l'interdiction, jusqu'au jour de l'arrêt et année par année, pour le temps restant à courir; décider que les indemnités évaluées d'après les bases de leur expert, subsidiairement du tiers-expert, ne comprendront que les couches reconnues exploitables par le tiers-expert et que tout le surplus demeurera réservé pour le cas où d'autres couches seront reconnues exploitables; décider, en outre, que les indemnités telles qu'elles sont fixées aux rapports d'expertise devront être augmentées de 50 p. 100, à partir de 1872, à cause de la hausse du prix du charbon, si mieux n'aime le conseil accorder cette augmentation seulement jusqu'au jour de l'arrêt et réserver la fixation de l'augmentation pour les années ultérieures; décider qu'il ne sera fait aucune retenue entre les mains de la compagnie pour la partie du périmètre comprise dans le périmètre exproprié en 1849, condamner enfin la compagnie à tous les dépens.

Vu le mémoire en défense, portant recours incident, présenté pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, par lequel elle conclut à ce qu'il plaise au conseil rejeter le pourvoi par le motif que les calculs des experts et du tiers expert sur le montant des redevances et sur l'époque où elles auraient pu être touchées, reposent sur des conjectures dont il est impossible de contrôler l'exactitude et dont les erreurs résultent de l'exagération évidente du résultat auquel elles conduisent; que la seule base légale d'appréciation du dommage causé est la dépréciation de la valeur vénale des propriétés Ogier et Larderet depuis l'arrêté préfectoral du 22 mars 1866, qui a interdit l'exploitation dans un périmètre déterminé et que le conseil de préfecture, pour fixer cette dépréciation, s'est fondé sur tous les documents qui pouvaient servir à évaluer la valeur des tréfonds dans des

conditions analogues et notamment dans la sentence du jury d'expropriation du 1er août 1849, qui s'applique à une partie des terrains compris dans le périmètre interdit, et, statuant sur le recours incident, dire que l'indemnité de 65.000 francs sera réduite à 56.875 francs, par le motif que cette indemnité a été accordée pour des dommages causés à la propriété des requérants sous une superficie de 75.995 mètres, alors que cette superficie devait être diminuée de 5.710 mètres, expropriés au profit de l'État, en vertu d'un jugement qui ne fait aucune réserve de la propriété du tréfonds en faveur de l'exproprié, et que celui-ci avait formellement conclu devant le jury à ce que la valeur du tréfonds fût comprise dans l'indemnité qui lui était due; dans tous les cas, condamner les sieurs Ogier et Larderet aux dépens, y compris la totalité ou subsidiairement la moitié des frais d'expertise et de tierce-expertise;

Vu les observations du ministre des travaux publics, ensemble l'avis du conseil général des mines, transmis par le ministre à l'appui de ses observations;

Vu le mémoire en réplique pour les sieurs Ogier et Larderet, par lequel ils concluent subsidiairement pour le cas où le Conseil d'État ne croirait pas devoir fonder sa décision sur les rapports d'expertise et de tierce-expertise, à ce qu'il lui plaise repousser les calculs consignés dans l'avis du conseil des mines et qui n'ont pour base que la sentence d'expropriation du 1er août 1849 et, tenant compte des richesses minérales contenues dans les tréfonds interdits, de la facilité de l'exploitation et de l'époque rapprochée à laquelle elle aurait eu lieu, des redevances payées soit aux requérants eux-mêmes, soit à d'autres propriétaires, pour les tréfonds contigus au périmètre interdit; fixer à 10 francs la valeur du mètre carré de leurs tréfonds, et condamner la compagnie à leur payer une indemnité calculée à raison de ce prix; en ce qui touche les terrains expropriés en 1849, dire que cette expropriation ne frappait que la surface, subsidiairement que, parmi ces terrains, des parcelles représentant 1.970 mètres étaient seules comprises dans le périmètre interdit et doivent seules venir en déduction des 75.995 mètres leur appartenant, allouer enfin aux requérants les intérêts des intérêts qui leur sont dus;

Vu le mémoire en réplique présenté pour la compagnie défenderesse par lequel elle déclare conclure, en outre, à ce qu'il plaise au Conseil : 1° annuler la disposition de l'arrêté qui a mis à sa charge les intérêts de quatre années d'intérêts, alors que les intérêts d'intérêts ne pourraient être alloués qu'en cas de retard du débiteur de payer des sommes dont le montant ne serait pas

contesté ; subsidiairement, dire que les intérêts des intérêts ne courent qu'à partir du 24 mai 1872, jour où ils ont été demandés devant le conseil de préfecture et non à partir du 29 juillet 1871, ainsi que paraît l'indiquer l'arrêté attaqué ; 2° réduire de 1.000 fr. les honoraires alloués par le conseil de préfecture à l'expert Bayle et au tiers-expert Soulary ;

Vu le nouveau mémoire présenté par les sieurs Ogier et Larderet par lequel ils déclarent ; 1° conclure au rejet du pourvoi incident relatif aux intérêts d'intérêts, ces intérêts étant dus quand le débiteur a refusé à tort de reconnaître sa dette ; 2° produire la preuve que, pendant les trois premiers trimestres de 1874, ils ont touché pour des tréfonds contigus à ceux dont l'exploitation est interdite, des redevances représentant une somme considérable par mètre carré, ensemble les relevés des dites redevances ;

Vu les nouvelles observations par lesquelles les sieurs Ogier et Larderet concluent très-subsidiairement à ce qu'il soit procédé à une nouvelle expertise ou à toute autre vérification de nature à faire connaître la valeur réelle de leurs tréfonds ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 21 avril 1810 ;

Considérant que les sieurs Ogier et Larderet soutiennent que l'indemnité que doit leur payer la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à raison du préjudice que leur a causé l'interdiction d'exploiter les couches de houille existant dans le tréfonds de leurs propriétés, dans un périmètre de 100 mètres de chaque côté du tunnel de Terrenoire, doit représenter la valeur des redevances qu'ils auraient perçues des concessionnaires de la mine, telle que cette valeur a été déterminée par leur expert, ou tout au moins par le tiers-expert ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'avis du conseil général des mines qu'il serait impossible de déterminer les quantités de houille existant dans les tréfonds des requérants, les conditions où l'exploitation aurait pu avoir lieu, l'époque et la durée de cette exploitation, d'une manière assez précise pour servir de base à la fixation de l'indemnité ; que les experts n'ont tenu qu'un compte très-insuffisant des accidents géologiques, des difficultés d'exploitation et des causes de toute nature qui pourraient ralentir ou même arrêter les travaux ou en changer la direction ; que le conseil de préfecture a décidé avec raison que, pour régler l'indemnité, il y avait lieu de rechercher la différence entre la valeur des propriétés Ogier et Larderet au moment où est intervenu l'arrêté d'interdiction du 22 mars 1866 et celle qu'elles ont conservée depuis cette époque ;

Mais considérant que, de l'avis précité du conseil général des mines, il résulte qu'en fixant à 65.000 francs cette indemnité, y compris la part afférente à une parcelle dont la propriété était contestée, l'arrêté attaqué n'a pas fait une suffisante appréciation de la valeur que la hausse du prix de la houille donne aux redevances qui consistent dans une portion déterminée du combustible extrait ;

Considérant qu'il résulte également de l'instruction que l'arrêté attaqué n'a pas tenu un compte suffisant du nombre et de la puissance des couches existant dans le massif interdit, ni de cette circonstance qu'au moment où est intervenu l'arrêté du 22 mars 1866, les travaux avaient atteint les limites de ce massif dont l'exploitation était certaine et imminente ;

Mais considérant, d'autre part, que l'arrêté du 22 mars 1866 peut être ultérieurement modifié de manière à permettre l'exploitation d'une partie des couches contenues dans les tréfonds des requérants, et qu'il y a lieu de tenir compte de cette éventualité pour l'appréciation de la valeur vénale que ces tréfonds ont conservée ; que, dans ces circonstances, il y a lieu de fixer à 1f,35 par *mètre* carré l'indemnité due aux sieurs Ogier et Larderet ;

Sur la question de savoir à quelle étendue s'applique cette indemnité :

Considérant que la compagnie ne conteste pas qu'elle soit applicable à une étendue de 72.979 mètres carrés ;

Mais considérant que les requérants soutiennent que le sieur Larderet a conservé le tréfonds des parcelles expropriées sur lui par jugement du 1er août 1849, et que, tout au moins, il y a lieu de reconnaître que sur les 75.995 mètres carrés qui composaient la propriété des requérants, comprise dans le périmètre interdit, les parcelles expropriées ne représentent que 1.970 mètres ; que la compagnie soutient, de son côté, que le jugement d'expropriation s'applique au tréfonds comme à la superficie, et que la partie de ces parcelles comprise dans le périmètre interdit est de 3.016 mètres carrés ; que, dans ces circonstances, le sieur Larderet ne serait fondé à demander l'application de l'indemnité déterminée comme ci-dessus à ces 3.016 mètres qu'autant qu'il rapporterait soit une reconnaissance formelle de l'État qu'il n'a aucun droit à la propriété du tréfonds, soit une décision de l'autorité judiciaire seule compétente pour déterminer le sens et la portée du jugement d'expropriation du 1er août 1849 ;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que les intérêts sont dus aux sieurs Ogier et Larde-

ret à partir du 29 juillet 1867, jour où ils les ont demandés pour la première fois devant le conseil de préfecture ;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts :

Considérant qu'aux termes de l'article 1154 du Code civil, les intérêts échus peuvent être capitalisés pour produire intérêts, pourvu qu'ils soient dus au moins pour une année entière et qu'il en soit fait une demande spéciale ;

Considérant que les sieurs Ogier et Larderet ont demandé les intérêt des intérêts qui leur étaient dus : 1° le 24 mai 1872, jour auquel il leur était dû plus de quatre années d'intérêts ; 2° le 22 novembre 1872 et le 3 février 1873, jours auxquels il ne leur était pas dû une année d'intérêt depuis la capitalisation opérée le 24 mai précédent ; 3° le 16 mai 1874, jour auquel il leur était dû plus d'une année d'intérêt depuis cette capitalisation ;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que, de ce qui précède, il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis ces frais à la charge de la compagnie, et que cellle-ci ne justifie pas qu'il y ait lieu de réduire les honoraires alloués à l'expert et au tiers-expert par l'arrêté attaqué ;

Art. 1er. La compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée payera aux sieurs Ogier et Larderet, en réparation du préjudice que leur a causé l'interdiction d'exploiter les mines de houille existant dans les tréfonds dont ils sont propriétaires à une distance de 100 mètres de chaque côté du tunnel de Terrenoire, une indemnité calculée à raison de 1f,35 le mètre carré, sur une surface totale de 72.979 mètres carrés.

Art. 2. Le sieur Larderet n'aura droit à cette indemnité à raison de 3.016 mètres dont la compagnie prétend que le tréfonds a été compris dans le jugement d'expropriation du 1er août 1849 qu'autant qu'il rapportera soit une reconnaissance de l'État, soit une décision de l'autorité judiciaire établissant que le jugement précité ne s'appliquait pas au tréfonds des parcelles expropriées ou que la partie de ces parcelles comprise dans le périmètre dont l'exploitation a été interdite a une contenance inférieure à 3.016 mètres carrés.

Art. 3. (Intérêts à partir du 29 juillet 1867.)

Art. 4. (Intérêts des intérêts capitalisés à partir : 1° du 24 mai 1872 ; 2° du du 16 mai 1874.)

Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. (Surplus des conclusions et recours incident rejetés. La compagnie est condamnée aux dépens.)

(N° 3)

[5 février 1875.]

Rivières navigables. — Avertissement. — Plantation et coupe d'arbres par un riverain. — Contravention. — Amende. — Réparation du préjudice. — (Sieur Saintemarie.) — *Le fait par un riverain d'un fleuve d'avoir, sur un atterrissement couvert par les plus hautes eaux avant tout débordement, fait des plantations et coupé des arbres plantés par l'administration avec le concours des riverains pour améliorer le cours du fleuve, constitue une contravention de grande voirie* (*).

Vu le recours présenté par le sieur Saintemarie, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 21 mars 1873 par lequel le conseil de préfecture de Tarn-et-Garonne l'a condamné à une amende de 100 francs, aux dépens et à 2 francs de dommages-intérêts, pour avoir fait des plantations et opéré des coupes au *lieu* dit «Saint-Secours», sur un atterrissement conquis sur le lit de la Garonne et riverain de la propriété du requérant;

Ce faisant, attendu que le requérant paye l'impôt foncier pour le dit atterrissement, qu'ainsi l'administration l'en a reconnu propriétaire; attendu que l'administration des ponts et chaussées n'avait pas à défendre des intérêts particuliers, seuls engagés en cette affaire; attendu enfin que le requérant ne s'est décidé à faire acte de propriété sur l'atterrissement en question qu'en présence de l'inaction prolongée des autres riverains ayant concouru aux travaux de défense de la Garonne, et pour mettre les produits excrus sur l'atterrissement à l'abri des maraudeurs, accorder au requérant décharge des condamnations prononcées contre lui;

. . . .

. . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les plus hautes eaux de la Garonne, au droit de la propriété Saintemarie, s'élèvent, avant tout débordement, à une hauteur supérieure au niveau de l'atterrissement sur lequel le sieur Saintemarie a fait les plantations et les coupes constatées dans le procès-verbal du 29 mars

(*) Consulter l'arrêt du 17 août 1866 (riverains du Rhône), *Ann.* 1868, p. 225.

1872; qu'ainsi le dit atterrissement faisait partie du lit de la Garonne;

Considérant d'une part, que, d'après l'ordonnnance d'août 1669 et les arrêts du Conseil du 24 juin 1777 et du 17 juillet 1782, il est interdit de faire aucune plantation dans la Garonne; et qu'ainsi le fait par le sieur Saintemarie d'avoir planté des arbres sur l'atterrissement en question constituait une contravention de grande voirie;

Considérant, d'autre part, que les plantations coupées par le sieur Saintemarie avaient été faites par l'administration, avec le concours d'un certain nombre de riverains, et dans le but d'améliorer le cours de la Garonne; et qu'en coupant les dites plantations, le sieur Saintemarie avait également commis une contravention de grande voirie prévue et punie par les arrêts du Conseil du 24 juin 1777 et du 17 juillet 1782; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture de Tarn-et-Garonne l'a condamné à l'amende et à la réparation du préjudice causé. (Rejet.)

(N° 4)

[5 février 1875.]

Chemins de fer. — Introduction de bestiaux sur la voie. — Poursuite devant le tribunal de simple police. — Acquittement. — Chose jugée. — Intervention. — (Ministre des travaux publics contre sieur Pinguet.) — *Un conseil de préfecture méconnaît l'autorité de la chose jugée, lorsqu'il statue sur les poursuites dirigées contre un particulier à raison d'un fait (dans l'espèce, introduction de bestiaux sur une voie ferrée) pour lequel celui-ci avait été déjà acquitté par le tribunal de simple police sans qu'il ait été formé appel de ce jugement (article 360 du Code d'instruction criminelle); annulation de l'arrêté du conseil de préfecture, et rejet du recours du ministre.* (*)

Vu le recours présenté par le ministre des travaux publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 2 mai 1874, par lequel le conseil de préfecture a renvoyé le sieur Pinguet, marchand de bestiaux à Nogent-sur-Seine, des fins d'un procès-

---

(*) V. l'arrêt du 21 novembre 1873 (Bernard), *Ann.* 1876, p. 254.

verbal dressé contre lui pour avoir laissé une vache s'introduire, le 22 octobre 1873, sur la ligne de Mulhouse, entre Nogent et Pont-sur-Seine, où elle a occasionné le déraillement du train n° 72 de la compagnie de l'Est;

Ce faisant, attendu qu'aux abords du point où s'est produit l'accident du 22 octobre 1873, la ligne de Paris à Mulhouse est séparée des propriétés voisines par une clôture continue, et que, par suite, en n'empêchant pas la vache dont il était propriétaire de franchir cette clôture et de s'introduire sur la voie ferrée, le sieur Pinguet a contrevenu aux dispositions de l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759; attendu, d'autre part, que les dites dispositions ne protégent pas seulement les portions de grandes routes qui traversent les forêts, ainsi que l'a admis à tort l'arrêté attaqué, mais qu'elles défendent d'une façon générale l'introduction et le pacage des bestiaux tant sur les routes de terre que sur les chemins de fer auxquels les lois et règlements sur la grande voirie ont été déclarés applicables par la loi du 15 juillet 1845; condamner le sieur Pinguet à l'amende et au payement d'une somme de 89f,50 en réparation du dommage causé à la voie de la compagnie de l'Est par le déraillement d'un wagon ;

Vu le mémoire en intervention présenté pour la compagnie des chemins de fer de l'Est, dans lequel l'exposante, attendu qu'elle aurait intérêt à l'annulation de l'arrêté attaqué, conclut à ce qu'il plaise au Conseil recevoir son intervention, et, statuant au fond, admettre le recours du ministre des travaux publics;

Vu les observations en défense présentées par le sieur Pinguet, les dites observations tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le recours du ministre des travaux publics comme non recevable; attendu que par un jugement du tribunal de simple police de Nogent-sur-Seine du 19 novembre 1873, lequel n'a pas été frappé d'appel et est ainsi devenu définitif, le dit sieur Pinguet a été acquitté de la contravention relevée contre lui à raison de l'introduction d'une de ses vaches sur la ligne de Paris à Mulhouse, et subsidiairement comme mal fondé, attendu qu'une brèche de 8 à 10 mètres de largeur existait au mois d'octobre 1873 dans la clôture du chemin de fer, et que c'est par cette brèche que la vache qui a été rencontrée et tuée par le train n° 72 avait pénétré sur la voie ;

Vu l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759;

Vu la loi du 15 juillet 1845, article 2;

Sur l'intervention de la compagnie du chemin de fer de l'Est :

Considérant que la dite compagnie aurait intérêt à l'annulation

de l'arrêté par lequel le conseil de préfecture de l'Aube a décidé que le sieur Pinguet ne serait pas tenu de la réparation du dommage causé à la ligne de Paris à Mulhouse; que, dès lors, il y a lieu d'admettre son intervention ;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté, qu'à la suite de l'accident survenu le 22 octobre 1873 au train n° 72 sur la ligne de Paris à Mulhouse, le sieur Pinguet a été poursuivi d'office, à raison de la contravention qu'il aurait commise en laissant une vache s'introduire sur la voie ferrée, par le commissaire de police de Nogent-sur-Seine devant le tribunal de simple police du canton de Nogent, et qu'il a été acquitté de la contravention relevée contre lui par jugement de ce tribunal du 19 novembre 1873 ; que ledit jugement n'a pas été frappé d'appel et qu'il a ainsi acquis l'autorité de la chose jugée ;

Considérant que c'est à raison du même fait que le sieur Pinguet a été poursuivi devant le conseil de préfecture de l'Aube ; que ce conseil n'a pu, sans méconnaître l'autorité de la chose jugée, statuer sur les poursuites dirigées contre le sieur Pinguet à raison d'un fait pour lequel celui-ci avait déjà été acquitté par le tribunal de simple police du canton de Nogent-sur-Seine ; que, dès lors, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et de rejeter le recours du ministre des travaux publics, ainsi que les conclusions de la compagnie du chemin de fer de l'Est, en tant qu'ils demandent la condamnation du sieur Pinguet à l'amende et à la réparation du dommage causé. (Arrêté annulé. Surplus des conclusions du ministre et de la compagnie rejeté.)

TRIBUNAL DES CONFLITS.

(N° 5)

[13 février 1875.]

Expropriation. — Construction d'un tunnel. — Dommages aux propriétés supérieures. — Tréfonds non expropriés. — Compétence. — Conflit négatif. — (Sieur Badin.) — *C'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de décider si des propriétaires ont droit à une indemnité à raison de la dépossession définitive du sous-sol de*

leur propriété, occupé par un tunnel de chemin de fer et de procéder au règlement de cette indemnité. — (Par suite, annulation de l'arrêt d'une Cour d'appel qui a déclaré le tribunal de première instance incompétent pour statuer à cet égard, et renvoi de la cause devant ce dernier tribunal) (*).

Vu la requête sommaire présentée pour Pierre-Marie-Léon Badin (et consorts), afin de faire décider quelle est la juridiction com-

---

(*) Le ministre des travaux publics a expliqué ainsi qu'il suit les faits qui ont donné lieu à ce recours :

« ..... Le chemin de fer de Lyon à Avignon, livré à l'exploitation le 16 avril 1855, passe en souterrain sous la ville de Vienne, et traverse le sous-sol de la propriété appartenant aux requérants. La compagnie concessionnaire n'a pas fait figurer ce sous-sol parmi les propriétés à exproprier, attendu qu'à cette époque la jurisprudence n'était pas encore fixée sur le point de savoir si, pour la construction des tunnels de chemin de fer, l'expropriation pourrait être restreinte au sous-sol des propriétés traversées à l'exclusion de la surface, alors même que cette surface serait bâtie. Cette dernière question a été tranchée depuis par l'arrêt de la Cour de cassation du 1er août 1866, affaire Delamarre, *Ann.* 1867, p. 278.

« Les travaux du chemin de fer ayant causé des désordres très-graves à la *superficie* des terrains et dans les bâtiments appartenant aux requérants, ces derniers ont attaqué la compagnie devant le tribunal civil de Vienne pour la faire condamner à délaisser le tréfonds occupé par elle et à toutes fins leur payer, avec intérêts légitimes et dépens, la valeur du dit tréfonds, comme aussi à voir nommer des experts pour apprécier les dommages causés et pour indiquer les travaux de réparations à faire. Ce tribunal ayant rejeté l'exception d'incompétence invoquée par la compagnie et retenu la cause, la compagnie a interjeté appel de ce jugement devant la Cour d'appel de Grenoble. Le 22 août 1856, la Cour a statué sur l'affaire par l'arrêt suivant :

« Sur la demande principale tendant au délaissement du terrain sur lequel « a été établi le tunnel :

« Attendu que le délaissement aurait pour conséquence nécessaire la sup- « pression de travaux élevés par l'État sans opposition des intéressés sur le « terrain revendiqué ; qu'il s'agit par conséquent, en réalité, d'une demande « concernant des travaux publics, ce qui est suffisant pour établir l'incompé- « tence de l'autorité judiciaire ;

« Sur la demande subsidiaire tendant à obtenir une indemnité par suite « de l'occupation de ce terrain et pour le préjudice causé par ces mêmes tra- « vaux ;

« Attendu qu'en admettant que l'incompétence reconnue au sujet de la con- « clusion principale ne doit pas entraîner celle relative à la conclusion subsi- « diaire, la question devrait être décidée d'après les mêmes principes, puis- « que les deux demandes reposeraient toujours sur des faits relatifs à des « travaux publics, qui seuls auraient donné lieu à l'indemnité et aux dommages « réclamés ;

« Attendu que, lors même que pour l'indemnité naissant de l'occupation du « terrain, le jury aurait dû être appelé à la fixer en considérant le cas comme « une véritable expropriation, le tribunal de Vienne aurait toujours été incom-

pétente pour statuer sur la demande que les exposants ont l'intention de diriger contre la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, tendant au payement de la valeur du tréfonds de la propriété qu'ils possèdent à Vienne, qui a été occupé pour la construction du tunnel du chemin de fer ;

Vu l'arrêt infirmatif rendu, le 22 août 1856, par la Cour d'appel

---

« pétent pour statuer sur l'action des intimés qui n'avait point eu pour objet « de saisir le jury de la question indemnitaire ;

« Par ces motifs, la Cour faisant droit à l'appel interjeté et réformant le « jugement du tribunal de Vienne, dit et prononce que ce tribunal était incom- « pétent pour statuer sur le litige dont il s'agit, tel qu'il a été introduit par « Badin et consorts ; renvoie en conséquence ces derniers à se pourvoir devant « qui de droit, ainsi qu'ils aviseront. »

Les requérants se sont alors adressés au conseil de préfecture de l'Isère, devant lequel ils n'ont plus conclu au délaissement, mais seulement à l'allocation d'une indemnité pour dommages, et à la fixation du prix à payer pour occupation du tréfonds.

Après avoir statué sur les dommages, le conseil s'est déclaré incompétent sur la question de la valeur du tréfonds.

« Il résulte de l'exposé qui précède, continue le ministre, que les requérants abandonnent leur réclamation tendant au délaissement du terrain occupé par le tunnel et qu'ils se bornent à demander que le tribunal des conflits décide à quelle juridiction ils doivent s'adresser pour obtenir le règlement du prix de leur terrain.

« La question à résoudre étant ainsi définie, il est évident tout d'abord que les tribunaux administratifs ne sont pas compétents pour statuer sur la demande des requérants, le jury d'expropriation ayant seul qualité pour fixer l'indemnité due au propriétaire qui se voit enlever tout ou partie de la propriété, par suite de l'exécution d'un travail d'utilité publique.

« La difficulté naît de ce qu'il n'y a pas eu expropriation proprement dite du terrain occupé par le tunnel du chemin de fer et de ce que la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, n'a pas prévu le cas où un terrain ayant été incorporé de fait au domaine public d'un chemin de fer ou d'un canal, sans expropriation préalable, la partie dépossédée, renonçant à réclamer le délaissement de son terrain et ne pouvant obtenir le réglement amiable du prix, désirerait le faire régler judiciairement.

« Il n'y a pas, dans l'espèce, de partie expropriante ; il n'y a donc pas eu d'offres faites aux requérants, et il en résulte que le règlement de l'indemnité qu'ils réclament ne peut être déféré au jury d'expropriation qui ne peut statuer, aux termes de l'article 37 de la loi du 3 mai 1841, qu'après avoir eu sous les yeux le tableau des offres et demandes notifiées en vertu des articles 23 et 24, cette dernière formalité étant substantielle d'aprés la jurisprudence de la Cour de cassation et devant être accomplie à peine de nullité des opérations du jury.

« Est-ce à dire que les exposants n'aient aucun moyen légal d'obtenir le réglement de l'indemnité qu'ils réclament ? Il n'en saurait être ainsi. Comme, dans l'espèce, il n'y a pas eu expropriation, les consorts Badin me paraissent devoir être renvoyés à se pourvoir devant les tribunaux civils, qui apprécieront les conséquences de la dépossession par eux subie, et fixeront les dommages-

de Grenoble, qui déclare le tribunal de Vienne incompétent pour connaître de cette demande ;

Vu l'arrêté du conseil de préfecture de l'Isère, en date du 1er octobre 1859, qui se déclare également incompétent pour statuer sur cette demande ;

Vu l'ordonnance du 31 mars 1874, par laquelle le garde des sceaux, président du tribunal des conflits, a ordonné que la requête susvisée serait signifiée à la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ;

Vu l'exploit de signification en date du 13 avril 1874 ;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics ;

Vu la loi du 24 mai 1872, le règlement d'administration publique du 26 octobre 1849 ;

Vu les ordonnances du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831 ;

Vu la loi du 3 mai 1841 ;

Considérant que la Cour d'appel de Grenoble, par son arrêt du 22 août 1856, et le conseil de préfecture du département de l'Isère, par son arrêté du 1er octobre 1859, se sont déclarés incompétents pour connaître de la demande formée par les exposants contre la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, tendant au payement de la valeur du tréfonds de leur propriété, occupé pour la construction du tunnel du chemin de fer ;

Considérant que, de cette double déclaration d'incompétence, il résulte un conflit négatif et qu'il y a lieu de régler la compétence ;

Considérant qu'aux termes de la loi du 3 mai 1841, il appartient à l'autorité judiciaire de connaître de la question de savoir si les exposants ont droit à une indemnité à raison de la dépossession définitive du sous-sol de leur propriété, incorporé au domaine public, et que l'autorité judiciaire est également compétente pour procéder au règlement de cette indemnité, de la manière et suivant les formes prescrites par la dite loi ;

Art. 1er. — Est considéré comme non avenu l'arrêt rendu par la cour d'appel de Grenoble, le 22 août 1856, en tant qu'il pro-

---

intérêts à payer par la compagnie concessionnaire, faute par la dite compagnie d'avoir, dans un délai à fixer par l'autorité judiciaire, traité à l'amiable avec les requérants pour la fixation du prix du terrain occupé par le tunnel, sinon provoqué le règlement de ce prix par le jury d'expropriation en faisant les offres mentionnées dans les articles 23 et 24 de la loi. »

Voir l'arrêt du 5 février 1875 (sieurs Ogier et Larderet), *Ann.* 1877, p. 31.

Extrait du Recueil des arrêts du Conseil d'État.

nonce l'incompétence de l'autorité judiciaire à statuer sur la dite demande.

Art. 2. — La cause et les parties sont, sur ce chef, renvoyées devant le tribunal civil de Vienne.

Art. 3. — Les dépens auxquels a donné lieu le jugement de l'instance en conflit négatif seront supportés par la partie qui succombera en fin de cause.

CONSEIL DE PRÉFECTURE DE LA SEINE (*).

(N° 6)

[9 mai 1876.]

Indemnité pour dommage. — Perte d'un train de flottage brisé sur l'estacade d'un pont construit par une compagnie de chemin de fer. — Demande en indemnité. — Expertise. — Manœuvre régulière du train. — Construction vicieuse de l'estacade. — Responsabilité de la compagnie. — Indemnité allouée, avec intérêts du jour de la demande. — Condamnation de la compagnie aux dépens. — (Sieur Labrosse contre la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne.)

Vu l'arrêté en date du 21 avril 1874, par lequel il a ordonné, à la requête du sieur Labrosse, demeurant à Vermenton (Yonne), ayant Me Bertinot pour avoué, qu'il serait procédé à une expertise contradictoire, avec tierce-expertise en cas de désaccord entre les experts, à l'effet: 1° de constater l'existence, la nature et l'étendue du dommage que ledit sieur Labrosse prétend avoir éprouvé par suite de la perte d'un train de vin en flottage, qui a sombré après avoir heurté l'estacade en bois précédant le pont établi par la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons, près Sens, en face le port des Capucins; d'évaluer, s'il y avait lieu, l'indemnité qu'il conviendrait d'allouer au requérant, les experts ayant eu spécialement pour mission d'indiquer: 1° le point de l'estacade où le train est venu s'échouer ; 2° les causes de l'accident, et notamment s'il

---

(*) Les deux arrêtés qui suivent sont extraits du *Recueil de jurisprudence des Conseils de préfecture* de MM. Léon Garnier et Paul Dauvert, livraison d'Août 1876.

doit être attribué, en tout ou en partie, à la mauvaise disposition de l'estacade, ou à la direction mauvaise imprimée au train ;

. . . .

Vu l'arrêté en date du 16 mars 1875, par lequel le Conseil a désigné pour tiers-expert M. Bernard, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Auxerre (Yonne) ;

Vu, en date du 28 septembre 1875, le procès-verbal de la tierce-expertise à laquelle, les experts n'ayant pu se mettre d'accord, il a été procédé par M. Bernard, susnommé ;

Vu les conclusions enregistrées au greffe le 5 novembre 1875, par lesquelles le sieur Labrosse présente au Conseil des observations sur les procès-verbaux d'expertise et de tierce-expertise, et expose : que la compagnie d'Orléans à Châlons est responsable du sinistre, attendu qu'elle ne s'est pas conformée, pour la construction de son pont, aux prescriptions de l'administration des ponts et chaussées, et a établi sous ce pont un passage de 10^{m},50 au lieu de 12 mètres ; les dites conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité de 2.330^{f},35 avec intérêts et dépens ;

. . . .

Après en avoir délibéré, conformément à la loi ;

Considérant que la requête du sieur Labrosse a pour objet de faire décider que la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne doit être déclarée responsable d'un accident arrivé sur la rivière d'Yonne, à un train de vin en flottage qui lui appartenait ; qu'en effet, le dit train descendait la rivière, sous la direction de deux mariniers, lorsqu'il a heurté l'estacade établie par la compagnie pour la construction du pont sur l'Yonne, en aval de Sens, et s'y est rompu ; que cet accident n'a eu lieu que parce que la compagnie n'avait pas pris les précautions nécessaires pour assurer le passage sur ce point, pendant la durée des travaux qu'elle exécutait ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le côté de l'estacade où le choc s'est produit, au lieu d'être établi sur une seule ligne droite légèrement oblique, forme deux angles très-prononcés, l'un rentrant et l'autre sortant ; que d'un autre côté les moises qui recouvrent les pieux sont trop espacées et laissent entre elles des intervalles de 0^{m},30 ; qu'en conséquence, ce côté de l'estacade ne présente pas une véritable paroi sur laquelle les radeaux puissent glisser ;

Considérant que les ingénieurs du service de la navigation ont, à plusieurs reprises, signalé à la compagnie le danger de pareilles dispositions ;

Considérant que l'accident arrivé au train du sieur Labrosse ne peut pas être attribué à la mauvaise direction imprimée au train ; qu'il est dû uniquement à la construction défectueuse de l'estacade; que, dès lors, la compagnie doit indemniser le sieur Labrosse du préjudice qu'il a éprouvé par suite de l'accident ;

Considérant que la somme de 2.330f,75, réclamée par le sieur Labrosse, n'est pas exagérée ;

Art. 1er. La compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne payera au sieur Labrosse la somme de 2.330f,75 avec les intérêts du jour de la demande.

Art. 2. — La compagnie est condamnée aux dépens.

(N° 7)

[22 juin 1876.]

Marchés de travaux publics : Interprétation. — Chemins de fer. — Stations de voyageurs et gares de marchandises. — La création n'en peut être ordonnée d'office par l'Etat à défaut d'une proposition de la compagnie. — (Compagnie des chemins de fer du Nord contre l'État.)

Vu la requête déposée le 4 janvier 1875, par laquelle la compagnie des chemins de fer du Nord, dont le siége est à Paris, rue de Dunkerque, n° 18, représentée par Me Clément, avocat au Conseil d'Etat, expose : 1° que le 13 août 1873 le ministre des travaux publics a décidé la création d'une station sur le territoire de la commune d'Hachette (chemin de fer de Saint-Quentin à Erquelines) ; 2° que le 9 décembre de la même année, il a décidé la création d'une station sur le territoire de la commune de Camiers (chemin de fer d'Amiens à Boulogne); que ces stations coûteraient chacune environ 100.000 francs; qu'elles ne sont pas justifiées par l'importance commerciale ou industrielle des localités voisines, et que leur exploitation serait onéreuse pour la compagnie; ladite requête concluant à ce qu'il plaise au Conseil dire, par interprétation de l'article 9 du cahier des charges, que l'administration a épuisé son droit en déterminant le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises lors de la construction des lignes concédées, et ne peut plus aujourd'hui imposer à la compagnie l'établissement de stations et de gares

nouvelles ; dire et juger spécialement que la compagnie requérante ne peut être contrainte à construire des stations à Hachette et à Camiers ;

Vu la note présentée le 3 mars 1875 par les maires de diverses communes intéressées au maintien de la décision relative à la création de la gare d'Hachette ; ensemble sept délibérations des conseils municipaux des mêmes communes ;

Vu le mémoire déposé le 7 février 1876, au nom de l'État, par le préfet de la Seine, qui conclut au rejet de la requête de la compagnie, attendu que son cahier de charges réserve à l'administration le droit de déterminer le nombre et l'emplacement des gares et stations ; ensemble une lettre ministérielle du 13 décembre 1875, annexée au dit mémoire, et tendant aux mêmes fins (*);

Vu la note du greffe constatant que les pièces du dossier ont été communiquées à la compagnie requérante ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Vu la loi du 16 septembre 1807 ;

Vu le cahier des charges de la compagnie requérante ;

Vu la loi du 21 juin 1865 et le décret du 12 juillet suivant ;

Après en avoir délibéré, conformément à la loi (**) ;

(*) Les observations de M. le ministre des travaux publics tendaient à établir : que l'administration chargée d'assurer le service public des chemins de fer avait pour mission, non-seulement de donner satisfaction aux besoins existant lors de la création d'une ligne, mais encore de prévoir la possibilité de besoins nouveaux ; que cette prévision de nécessités nouvelles à satisfaire avait dû entrer dans l'esprit des parties contractantes, surtout en présence de concessions dont la durée dépassait souvent encore aujourd'hui quatre-vingts ans ; qu'une concession d'une durée aussi longue impliquait pour la compagnie concessionnaire l'obligation de pourvoir à toutes les éventualités de l'avenir, et, pour l'État, le droit d'ordonner les mesures nécessitées par les développements de l'industrie et les besoins des populations ; que l'État ne pouvait être dessaisi de ses droits que par une stipulation formelle qui n'existe ni dans l'ancien ni dans le nouveau cahier des charges ; qu'il n'y a lieu de s'arrêter au moyen tiré de ce que la création des gares d'évitement et celle des stations de voyageurs et gares de marchandises auraient été prévues par l'article 9 du cahier de charges de 1857 dans des termes différents : la nécessité d'une proposition de la compagnie pour la création de ces dernières stations et gares devant être interprétée, ainsi que l'a fait l'ordonnance du 15 novembre 1846, article 69, en ce sens que, dans tous les cas où l'administration doit statuer sur la proposition d'une compagnie, la compagnie est tenue de lui soumettre cette proposition dans un délai déterminé, faute de quoi l'administration pourra statuer directement.

(**) M. le commissaire du gouvernement Thirria a présenté les observations suivantes :

« Le litige soumis au Conseil par la compagnie du Nord est d'autant plus important que ce qu'il décidera, dans l'espèce actuelle, servira de précédent

Considérant que l'article 9 du cahier des charges de la concession de la compagnie des chemins de fer du Nord annexé à la convention de 1857, est ainsi conçu :

« Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

« Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les

à l'égard de toutes les compagnies de chemins de fer, car elles ont toutes, si nous ne nous trompons, le même cahier des charges.

« La contrariété des prétentions est absolue.

« L'État reconnaît que lorsqu'il juge utile à l'intérêt public de faire créer une station de voyageurs, une gare de marchandises, il doit prendre l'avis de la compagnie; mais une fois la compagnie entendue, qu'elle soit favorable ou non à la mesure projetée, le droit de la lui imposer peut s'exercer. Ce droit serait consacré par l'article 9 du cahier des charges, qui est conçu en termes généraux, et découlerait, d'ailleurs, de la nature et du caractère de la mission qui incombe à l'Etat, de l'esprit qui a présidé à l'élaboration du cahier des charges. Dépositaire des intérêts publics, l'administration aurait le devoir, que rien ne saurait entraver, de satisfaire aux besoins des populations, aux nécessités du commerce et de l'industrie. La durée des concessions consenties par l'État est encore actuellement, pour la plupart des lignes d'au moins soixante-dix ans. Jusqu'à ce que ce laps de temps se soit écoulé, bien des besoins nouveaux se manifesteront, bien des nécessités surgiront. L'administration restera-t-elle impuissante en face de ces futures exigences? S'est-elle liée les mains? A-t-elle enfin abdiqué ses droits en faveur des compagnies concessionnaires?

« La compagnie, de son côté, soutient que la prétention de l'État est contraire au cahier des charges, au caractère général de la concession; que l'État, en dehors de son pouvoir de police, n'a que les droits qu'il s'est expressément réservés dans le contrat, et qu'aucune clause du cahier des charges ne stipule, en sa faveur, le droit si considérable qu'il revendique, qu'enfin, accueillir les conclusions de l'État, ce serait livrer les compagnies à sa discrétion et les exposer à la ruine.

« Nous abordons nous-même la discussion.

« Le cahier des charges est la loi des parties. Il établit leurs droits, règle leurs obligations, fixe leurs situations respectives. Nous devons donc tout d'abord l'examiner et rechercher s'il tranche la question litigieuse.

« Eh bien! nous trouvons une clause qui prévoit, précisément, le cas de l'érection d'une station de voyageurs et d'une gare de marchandises. Cette disposition, quoique placée aux titres du tracé et de la construction, ne saurait être considérée comme s'appliquant exclusivement à la période d'établissement de la ligne ferrée. Et cela pour deux motifs : d'abord parce qu'elle est rédigée en termes très-généraux, ensuite parce que non-seulement une stipulation sur l'érection des gares est tout aussi possible et tout aussi rationnelle, pour l'époque qui suit l'établissement même de la ligne ferrée que pour celle qui la précède, mais encore parce qu'on ne comprendrait pas qu'on eût senti la nécessité de régler expressément une matière aussi importante pour la période de premier établissement, et qu'on n'eût rien fait, rien convenu pour l'avenir, pour un laps de quatre-vingt dix-neuf ans.

« Voici la disposition dont il s'agit :

« Le nombre, l'emplacement et l'étendue des stations de voyageurs et des

gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

« Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale ; »

« gares de marchandises seront également determinés par l'administration, « sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale. »

« Prise en soi, cette disposition ne semble pas susceptible de recevoir deux interprétations. L'État décrête qu'à tel endroit il y aura une station de voyageurs, une gare de marchandises. Mais cette décision ne peut intervenir que si la compagnie l'a provoquée. En d'autres termes, l'État n'a d'autre droit que celui de dire à la compagnie : J'accorde ou je refuse mon approbation. Ni l'État seul, ni la compagnie seule, d'ailleurs, n'a le droit de décider l'établissement d'une station de voyageurs ou d'une gare de marchandises. Il faut l'accord et le concours de leurs deux volontés.

« Et, dès lors, pour n'y plus revenir, parce que la face du procès est autre, nous repoussons absolument cette prétention de la compagnie (non formulée à la barre, mais résultant peut-être des observations présentées), de pouvoir agir en toute liberté, de pouvoir se passer du consentement et de l'approbation de l'État. Si l'État ne veut pas, la compagnie ne peut pas.

« *Nous* rentrons dans le débat.

« L'interprétation que nous venons de donner est fondée sur le texte même de l'article 9 :

« L'État détermine, etc., sur les propositions de la compagnie. »

« Si la compagnie ne propose pas, ou si, sollicitée, elle garde le silence, l'État ne peut rien.

« Celui-ci argue de l'article 9 comme si, à la place du mot « propositions », il y avait le mot « avis », et il en conclut, alors, qu'il n'a « qu'à entendre les « observations de la compagnie. »

« Or, il paraît difficile d'admettre l'équivalence des deux formules. L'une, « sur l'avis », laisse toute liberté dans la résolution; l'autre, « sur les pro- « positions », précise et limite le pouvoir de décision.

« Cependant, nous reconnaissons que la portée de cette dernière formule n'est pas absolue, qu'elle a pu être confondue avec l'autre; qu'en un mot c'est une question d'espèce.

« Mais l'interprétation précitée prend, dans l'espèce qui vous est soumise, un incontestable caractère d'évidence, si l'on rapproche la clause controversée des autres paragraphes de l'article 9.

Cet article contient, d'abord, deux paragraphes ainsi conçus :

« Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront dé- « terminés par l'administration, la compagnie entendue. » Puis : « Le nombre « des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords des gares « conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la com- « pagnie entendue. »

« Enfin, vient le paragraphe qui est en discussion.

« A la simple lecture n'est-on pas frappé de la différence de rédaction qui existe entre les deux premiers paragraphes et le dernier?

« Dire que l'État déterminera, la compagnie entendue, c'est lui reconnaître un pouvoir absolu. Mais quand, après avoir employé la même formule à deux

Considérant que cet article s'est préoccupé non-seulement du moment de la construction, mais encore de l'avenir, et qu'il a prévu les changements et augmentations que des nécessités nouvelles pourraient exiger; que cette prévision de besoins nouveaux devait entrer dans la commune intention des parties contractantes, surtout avec la condition d'une concession de 99 ans,

---

reprises différentes, on vient à l'abandonner, pour rédiger tout à la suite un paragraphe qui se trouve dans le même ordre d'idées, celui des rapports de l'État avec la compagnie, c'est qu'on a voulu que la situation de l'État ne fût pas la même, et qu'il n'y eût plus pouvoir discrétionnaire dans la décision.

« Voilà l'article 9 considéré seulement dans son texte même : il condamne la prétention de l'État.

« Et maintenant, quel en est l'esprit?

« L'interprétation tirée du seul contexte s'explique-t-elle, se justifie-t-elle? Comprend-on que le pouvoir de l'État soit absolu dans un cas et limité dans l'autre? — Nous n'hésitons pas à répondre affirmativement. — Dans les deux premiers paragraphes de l'article 9, il s'agit des gares d'évitement et des voies à établir dans les gares et aux abords des gares, et l'État de s'exprimer ainsi : « J'ai le devoir d'assurer la sécurité publique; dans l'accomplisse« ment de cette fonction d'ordre supérieur, je n'admets pas de délégation, je « n'admets même pas de partage; je prendrai l'avis de la compagnie, mais, « après avoir reçu ses observations, j'agirai dans la plénitude de mon indé« pendance et suivant ma seule volonté.

« S'agit-il, au contraire, des stations de voyageurs et des gares de mar« chandises? Alors l'intérêt public qui est en jeu n'est plus le même : les « nécessités ne sont plus aussi évidentes, aussi pressantes, aussi irrésisti« bles. La responsabilité que je dois assumer tout entière en ce qui concerne « la sécurité publique, je la divise, je la partage en ce qui concerne le trafic, « le service de l'exploitation, et les décisions seront prises d'un commun « accord.

« Cette distinction se comprend et se justifie parfaitement.

« Nous n'avons pas terminé. Nous contenter de cette discussion, ce serait peut-être envisager d'une vue trop courte et traiter d'une façon trop étroite l'importante question qui vous est soumise.

« A présent, nous laissons de côté l'article 9 comme ambigu, comme se prêtant à deux interprétations, comme ne pouvant à lui seul résoudre le procès, ou même, si l'on veut, comme ne s'appliquant qu'à la période de premier établissement de la ligne ferrée. Nous nous plaçons sur le terrain plus large et plus élévé des considérations générales, où l'Etat s'est mis lui-même et où il a été suivi par la compagnie, et nous disons : Il faut trancher le débat en s'inspirant du caractère du contrat de concession et de l'esprit qui a présidé à l'élaboration du cahier des charges.

« Eh bien! à ce point de vue, la prétention de l'État est-elle fondée?

« Nous devons encore répondre négativement.

« La prétention de l'État repose sur cette idée erronée qu'il garde un droit supérieur sur l'exploitation même du chemin de fer.

« Nous constatons d'abord que la mesure litigieuse intéresse essentiellement le trafic, et qu'en définitive, elle rentre dans le service de l'exploitation.

« Or, l'exploitation a été « abandonnée » à la compagnie pour l'indemniser de ses travaux et de ses dépenses. On lit, en effet, dans les traités

commençant au 1er janvier 1852 et finissant au 31 décembre 1950, et qui aujourd'hui encore dépasse 70 ans ; que du texte même du § 3 de l'article 9, il ressort qu'à l'État appartient le droit de déterminer le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et gares de marchandises ; mais que cette décision ne peut se produire que si la compagnie fait une proposition à l'État, l'État accordant ou refusant son approbation aux propositions de la compa-

---

passés pour l'établissement des chemins de fer que « pour indemniser la « compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire, le gouverne« ment lui accorde l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix « de transport fixés par le tarif annexé à l'acte. »

« L'État a donc cédé son droit d'exploitation. Voilà le principe. Voilà la notion dirigeante. Or, si l'État a cédé son droit, il n'a pu le retenir en même temps. Sans doute, *parte in quâ*, il aurait pu stipuler une réserve, une exception. Mais il faudrait un texte formel ? Où est-il dans l'espèce ? L'article 9 ? Non, car s'il ne condamne pas la prétention de l'État, il ne la consacre pas, et quand on stipule à son profit, le doute s'interprète en faveur de celui qui l'oblige.

« Aussi bien, quelle est la mesure d'exploitation que l'État puisse prendre d'autorité ? Peut-il abaisser une perception de tarif, si minime qu'elle soit ? Non. Peut-il imposer une ligne nouvelle ? Non. Peut-il seulement imposer ces mesures généralement réclamées du chauffage des voitures de 2e et de 3e classes, et de l'admission de ces voitures dans les trains rapides ? Nous ne le pensons pas. Et si, par exemple, il peut imposer une double voie, c'est parce que le cahier des charges le dit expressément.

« Et pourquoi en est-il ainsi ? Parce que c'est la compagnie qui exploite et qui doit exploiter, et non pas l'État.

« Cela est si vrai qu'en ce qui concerne les services publics, et notamment pour le service des postes et pour les transports de la guerre et de la marine, alors que l'ingérence souveraine de l'État se comprendrait plus encore qu'à l'égard de la satisfaction à donner aux besoins des populations et aux nécessités du commerce, la situation de l'État est la même : son droit est formulé, précisé et limité.

Est-ce à dire que l'exploitation des chemins de fer échappe complétement à l'action de l'État ? Non certes. Mais elle ne dépend de l'État que dans la mesure qui a été fixée par le contrat de concession et qui résulte naturellement du caractère de ce contrat. Eh bien ! si l'on étudie avec soin le cahier des charges des compagnies de chemins de fer, on voit que généralement, en ce qui concerne l'exploitation, la situation del 'administration est celle-ci : droit de contrôle et de surveillance, d'une part ; droit de *veto* ou de sanction, d'autre part. Elle contrôle et elle surveille ; elle défend ou elle approuve. Mais elle ne peut à elle seule modifier les conditions de l'exploitation.

« Voilà ce qui est et voilà ce qui devait être. Car, si l'on reconnaissait à l'État un pouvoir discrétionnaire sur le service de l'exploitation et notamment le droit d'imposer à une compagnie un nombre indéfini de stations de voyageurs et de gares de marchandises, la compagnie ne pourrait-elle pas, en quelque sorte, tomber *in manu* dans les mains de l'administration ? Et dès lors le contrat de concession ne serait-il pas violé dans son essence, les bén -

gnie; que le concert des deux parties contractantes est exigé pour la création des stations et gares dont il s'agit;

Considérant que le rapprochement du texte du § 3 de celui des paragraphes qui le précèdent rend plus manifeste encore la pensée qui a présidé à l'élaboration et à la rédaction du cahier des charges et spécialement de l'article 9; qu'il convient, en effet, de distinguer entre les mesures qui ont pour but la sécurité et celles qui concernent l'exploitation; que, pour les premières, l'État a dû réserver, comme il l'a fait, son indépendauce complète; que, pour les secondes, au contraire, la concession faite à la compagnie ayant consisté dans l'abandon du droit d'exploitation, l'État s'est réservé seulement le droit de surveillance, de contrôle, d'approbation ou de défense; qu'à l'État seul devait, par suite, appartenir le droit de décider l'emplacement des gares d'évitement, le nombre des voies, après avoir entendu la compagnie, mesures qui intéres-

---

fices de l'éxploitation n'étant pas ce que, normalement, ils devraient être, par le libre jeu de l'entreprise du chemin de fer?

« Cependant l'État n'est pas désarmé et une compagnie ne peut mener l'exploitation à sa guise, refuser satisfaction aux besoins des populations, aux nécessités du commerce. Le Gouvernement peut pourvoir à cet abus, par l'article 40 du cahier des charges.

« Nous nous résumons en disant : L'Etat a cédé son droit d'exploitation, en ce sens qu'il ne peut, en principe, la régler contrairement aux volontés des compagnies, la diriger souverainement; mais il ne s'en est pas désintéressé, il ne l'a pas livrée à l'indiscrétion des concessionnaises, et si nous osons ainsi parler, l'exploitation, toujours en principe, ne peut pas marcher sans lui.

« Le cahier des charges en effet veut, en règle générale, et notamment pour l'établissement des gares de voyageurs et de marchandises, l'accord des parties contractantes, l'action combinée, les déterminations concertées, et non les résolutions isolées, les décisions discrétionnaires.

« Depuis que les chemins de fer fonctionnent (tout au moins depuis 1859), l'entente a toujours existé; l'action isolée et discrétionnaire n'a jamais, ni d'une part, ni de l'autre, affiché la prétention de se produire. Pourquoi viendriez-vous consacrer une pratique contraire? On vous demande l'interprétation du cahier des charges? Mais l'Etat et les compagnies ne l'ont-ils pas donnée depuis longtemps? Et cette interprétation, cette exécution du contrat dans ce sens ne doit-elle pas peser auprès de vous? L'État et les compagnies ont toujours considéré leur accord comme nécessaire; ils ont ainsi donné satisfaction aux besoins les plus nombreux et les plus divers. En vérité, nous ne voyons pas de danger, nous ne voyons pas d'inconvénients (bien au contraire!) à maintenir un *modus vivendi* qui a toujours existé et qui n'a produit que de bons résultats.

« Nous concluons à ce que la compagnie des chemins de fer du Nord ne soit pas tenue d'obtempérer aux injonctions qui lui ont été faites d'établir des stations à Hachette (ligne de Saint-Quentin à Erqueline), et à Camiers (ligne d'Amiens à Boulogne). »

sent la sécurité ; mais qu'en ce qui touche le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises, mesures qui intéressent l'exploitation, l'État n'a conservé qu'un droit de contrôle, un droit d'approbation ou de refus des propositions de la compagnie ;

Le § 3 de l'article 9 du cahier des charges imposé à la compagnie du Nord doit être interprété en ce sens que l'État ne peut aujourd'hui imposer à la compagnie du Nord l'établissement de stations et gares nouvelles, en l'absence de propositions de la compagnie.

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION.

(Chambre criminelle.)

(N° 8)

[27 janvier 1876.]

Cours d'eau. — Cours d'eau non navigable. — Péage. — Sanction pénale. — Pont. — Construction. — Autorisation. — Conseil d'Etat en assemblée générale. — Passage à gué. — Circonstances caractéristiques. — Jugements et arrêts. — Appel de simple police. — Motifs. — Référence. — (Sieur Emilien Pradès). — 1° *Le droit du gouvernement d'imposer un péage pour la traversée des cours d'eau est général et s'applique à tous les cours d'eau, navigables ou non, sous la même sanction pénale.* — 2° *Le décret qui autorise l'établissement d'un pont avec ou sans péage n'est point subordonné à l'avis préalable du Conseil d'Etat rendu en assemblée générale.* — 3° *Le passage à gué est celui qui s'opère sur le lit même du cours d'eau, sans interposition d'aucune base artificielle. En conséquence, tout passage à l'aide de bateaux ou de voitures constitue une contravention. — Quand il n'y a eu en cause d'appel aucune contestation sur les faits délictueux expressément constatés en première instance, il n'y a pas lieu d'annuler pour défaut de motifs le jugement qui, sans adopter en termes exprès les motifs du premier juge relativement à ces faits, s'y réfère et en fait la base de ses propres déductions.*

La Cour,

Sur le premier moyen, pris d'une prétendue violation des arti-

cles 56 et 58 de la loi du 6 frimaire an VII, en ce que, cette loi ne s'appliquant qu'aux cours d'eau navigables, le gouvernement n'aurait pas eu le droit d'imposer un péage pour la traversée de la rivière d'Orb, laquelle n'est pas navigable dans la partie de son parcours où sont situés le moulin du demandeur et le pont dont l'exploitation a été concédée au défendeur;

Attendu que la loi du 14 floréal an X a conféré à l'État, pour le passage de toute espèce de rivières, les droits que celle du 6 frimaire an VII ne lui avait attribués qu'en vue du passage des cours d'eau navigables;

Attendu que ces deux lois s'incorporent l'une à l'autre par l'identité de leur objet; que la seconde n'a fait que généraliser l'application du principe posé dans la première, et doit être considérée comme s'étant approprié ses dispositions de détail ainsi que ses sanctions pénales;

Sur le deuxième moyen, tiré d'une prétendne violation des articles 9, 10 et 11 de la loi du 14 floréal an X, en ce que l'établissement du dit pont n'aurait pas été autorisé par une décision en forme de règlement d'administration publique :

Attendu que ce grief manque en fait;

Qu'il ressort, en effet, des termes du préambule du décret reatif à cette construction, qu'il a été rendu sur l'avis de la section de l'intérieur du Conseil d'État;

Attendu que les conclusions subsidiaires du demandeur sont mal fondées à prétendre que ce décret, pour être légal, aurait dû être précédé de l'avis du Conseil d'Etat, entendu en assemblée générale;

Attendu, en effet, que si, aux termes de l'article 13 du décret du 30 janvier 1852, l'établissement des ponts avec ou sans péage, a fait partie, dans un temps, des matières sujettes à être soumises à la dite assemblée, il a été dérogé à cette prescription par un autre décret, en date du 14 septembre 1864, portant restitution à l'examen des diverses sections du Conseil d'un certain nombre d'affaires précédemment dévolues à la délibération des sections réunies;

Attendu que parmi ces affaires figure *l'établissement des ponts communaux à péage;*

Que c'est sous l'empire de ce règlement nouveau de l'ordre intérieur et de la répartition des travaux du Conseil d'État qu'est intervenu le décret du 12 novembre 1868, concernant la destruction du pont communal à péage de Mons;

Que la légalité de ce décret est donc à tort contestée;

Sur le troisième moyen, se fondant, d'une part, sur ce que les passages motivant l'inculpation auraient été des passages à gué et conséquemment licites, et, d'autre part, sur ce que le jugement attaqué aurait violé, au préjudice du demandeur, l'article 544 du Code civil :

Attendu que le passage à gué est celui qui s'opère sur le lit même de la rivière et sans interposition d'aucune base artificielle d'appui ;

Attendu que le droit de propriété, consacré par l'article 544 du Code civil, a pour limite l'usage prohibé par les lois et les règlements ;

Sur le quatrième moyen, tiré d'une prétendue violation de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, en ce que le jugement dénoncé ne constaterait pas les passages frauduleux à raison desquels Pradès aurait encouru, pour les avoir favorisés, l'application de l'article 58 de la loi du 6 frimaire an VII :

Attendu qu'il ressort des énonciations du dit jugement qu'il n'y a eu, en cause d'appel, aucune contestation sur le fait de ces passages, fait qui avait été expressément constaté par la décision du tribunal de simple police ;

Attendu que, si le juge d'appel ne s'est pas approprié, par une *déclaration* formelle d'adoption, les motifs de cette décision sur le point dont il s'agit, il n'en est pas moins certain qu'il s'y est référé et en a fait la base de ses propres déductions,

Rejette, etc.

PERSONNEL.

(N° 9)

Novembre 1876.

I.— INGÉNIEURS.

1° SERVICES DÉTACHÉS.

14 *novembre* 1876. — M. Sorel, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Digne et attaché, en

outre, au contrôle des travaux du chemin de fer d'Avignon à Gap, est mis à la disposition du gouverneur général civil de l'Algérie, pour être chargé du service de l'arrondissement de Mostaganem, en remplacement de M. Mille, appelé à un autre service.

20 *novembre* 1876.— M. Pesson, ingénieur ordinaire, attaché au service de la navigation de la Seine, est attaché au service municipal de la ville de Paris, en remplacement de M. Arnoux, appelé à d'autres fonctions.

M. Pesson sera considéré comme étant en service détaché.

2° CONGÉ.

9 *novembre* 1876. — M. Batailler, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Saint-Gaudens et attaché au service des inondations, est mis, sur sa demande, en congé pendant trois mois avec traitement entier, pour raisons de santé.

3° RETRAITES.

	Date d'exécution.
25 novembre 1876. — M. Dubuisson, ingénieur en chef de 1re classe.	16 novembre 1876.

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Monternier, sous-ingénieur.	10 novembre 1876.
M. Vaudrey, ingénieur en chef de 1re classe. .	11 novembre 1876.

5° DÉCISIONS DIVERSES.

3 *novembre* 1876. — M. Arnoux, ingénieur ordinaire, attaché au service municipal de la ville de Paris, est attaché au conseil général des ponts et chaussées en qualité de secrétaire de la section de navigation intérieure, en remplacement de M. Schlemmer, appelé à d'autres fonctions.

13 *novembre*. — M. de Fourcy, inspecteur général de 2e classe, chargé du 13e arrondissement d'inspection, est chargé, en outre, e l'intérim du 7e arrondissement.

14 *novembre*. — M. Mille, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Mostaganem, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Rennes et attaché en outre au service maritime du littoral d'Ille-et-Vilaine, aux études des chemins

de fer de Châteaubriant à Rennes et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, en remplacement de M. Lechalas, précédemment appelé à une autre résidence.

14 *novembre* 1876. — M. Désormos, conducteur de 1re classe, remplissant les fonctions d'ingénieur ordinaire pour l'arrondissement de Barcelonnette (Basses-Alpes), est chargé, en la même qualité, du service de l'arrondissement de Digne et attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer d'Avignon à Gap, en remplacement de M. Sorel, appelé à un autre service.

16 *novembre*. — Il est institué auprès du ministère des travaux publics un service d'économie générale et de statistique des travaux publics, qui comprendra le service actuel d'études économiques et de renseignements sur les travaux publics, la statistique des routes et de la navigation et la statistique centrale des chemins de fer.

M. Lucas, ingénieur ordinaire de 1re classe au corps des ponts et chaussées, est chargé de ce service. Il prendra le titre d'ingénieur adjoint aux directions des routes et de la navigation et des chemins de fer.

22 *novembre*. — M. Bellom (Joseph), ingénieur en chef de 2e classe, actuellement en congé illimité, est considéré comme ayant été en disponibilité avec demi-traitement pendant la période de neuf mois qu'il a passée sans destination du 1er février au 1er novembre 1875.

24 *novembre*. — Le service du canal de Bourgogne, actuellement divisé en deux arrondissements d'ingénieur ordinaire, est divisé en trois arrondissements :

Le 1er *arrondissement* comprendra la partie du canal située dans le département de l'Yonne. — Ingénieur ordinaire : M. Étienne, déjà chargé du service de l'arrondissement de Tonnerre.

Le 2e *arrondissement*, partant de la limite du département de l'Yonne, s'étendra jusqu'à la 1re écluse du versant de la Saône. — Ingénieur ordinaire : M. Massé, déjà chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Semur.

Le 3e *arrondissement* comprendra le versant de la Saône : ingénieur ordinaire : M. Mocquery, attaché en outre au service de la navigation de la Saône, à la résidence de Dijon.

24 *novembre*. — M. Mocquery, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Dijon et attaché en outre au service hydraulique du département de la Côte-d'Or et à plusieurs services de chemins de fer, est attaché au service du canal

de Bourgogne (3e arrondissement) et au service de la navigation de la Saône (3e arrondissement).

M. Mocquery continuera de résider à Dijon et conservera provisoirement son service actuel.

CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés au grade de conducteur de 4e classe les candidats déclarés admissibles ci-après désignés :

6 *novembre* 1876. — M. Bruno, Aisne, navigation de l'Aisne.

Idem. — M. Fichet, Orne, service ordinaire.

7 *novembre.* — M. Lesage, Orne, service ordinaire.

Idem. — M. Vilcot, Allier, service ordinaire.

8 *novembre.* — M. d'Erneville, Sénégal.

Idem. — M. Macarry, Drôme, service ordinaire.

Idem. — M. Bidron, Drôme, service ordinaire.

21 *novembre.* — M. Menu, Meuse, service ordinaire.

22 *novembre.* — M. Goguelat, Haute-Loire, service ordinaire.

23 *novembre.* — M. Ducos, Gironde, chemins de fer.

Idem. — M. Bresque, Aveyron, service ordinaire.

Idem. — M. Meurs, Seine, service central des phares.

Idem. — M. Herbert, Seine, service central des phares.

Idem. — M. Labarre, Marne, service ordinaire.

24 *novembre.* — M. Urbain, Haute-Marne, service ordinaire.

29 *novembre.* — M. Mansuy, Meurthe-et-Moselle, canal de l'Est.

Idem. — M. Berrutty, Var, service vicinal.

Idem. — M. Verlaque, Var, service vicinal.

2° CONGÉS.

4 *novembre* 1876.—M. Millat, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département du Rhône, est mis en congé pendant six mois.

10 *novembre.* — M. Dubosque, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Haute-Marne, est mis en congé illimité.

23 *novembre* 1876.—M. Rolot, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Marne, est mis en congé illimité.

3° DÉMISSIONS.

3 *novembre* 1876. — M. Révol, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Isère, est déclaré démissionnaire.

9 *novembre*. — Est accepté la démission de M. Buan, conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine.

4° RETRAITES.

	Date d'exécution.
7 novembre. — M. Tassin, conducteur de 1re classe, Seine, service ordinaire.	1er janvier 1877.
18 novembre. — M. Baret, conducteur de 1re classe, Lot-et-Garonne, service ordinaire.	1er décemb. 1876.
21 novembre. — M. Gillet, conducteur de 1re classe, Meuse, service ordinaire.	1er janvier 1877.

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Monnet, conducteur de 4e classe, Basses-Pyrénées, service ordinaire.	8 octobre 1876.
M. Fouré, conducteur de 2e classe, Seine, chemins de fer.	4 novemb. 1876.
M. Bonneron, conducteur de 2e classe, congé illimité.	5 octobre 1876.
M. Crud, conducteur de 3e classe, Savoie, service ordinaire.	22 novemb. 1876.

6° DÉCISIONS DIVERSES.

3 *novembre* 1876. — M. Rosaire, conducteur de 1re classe, au service du canal de l'Est, passe du département des Ardennes dans le département des Vosges, même service.

6 *novembre*. — M. Mannoury, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Orne, est attaché, dans le même département, aux études et à la construction du chemin de fer d'Alençon à Domfront.

8 *novembre*. — MM. Pomaret et Brunet, conducteurs de 4e classe, au service ordinaire du département de la Drôme, passent aux

études du chemin de fer d'Orange à la ligne de Cavaillon à Gap, dans le même département.

9 *novembre* 1876. — MM. Raoulx et Dubois, conducteurs de 2e et de 3e classe, détachés à l'administration centrale du ministère des travaux publics, sont attachés au service de la division du personnel, M. Raoulx au 1er bureau, M. Dubois au 2e bureau.

Idem. — M. Conan, conducteur de 4e classe, au service des études du chemin de fer de Questembert à Ploërmel, dans le département du Morbihan, passe au service ordinaire du même département, en remplacement de M. Lasserre, conducteur de 4e classe, qui le remplace lui-même au service du chemin de fer.

15 *novembre.* — M. Plateau, conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service des travaux du chemin de fer de Ceinture, passe au service de la 3e section de la navigation de la Seine, dans le même département.

Idem. — M. Ricada, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, passe, dans le département de la Seine, au service des travaux du chemin de fer de Ceinture.

16 *novembre.* — M. Rambour, conducteur de 4e classe, détaché dans les bureaux de l'administration centrale, passe au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, 1re section, dans le département de la Seine.

Idem. — Descorps, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, passe, dans le département des Landes, au service d'études et de construction du chemin de fer de Mont-de-Marsan, à Marmande.

Idem. — M. Bailly, conducteur de 3e classe, en congé illimité, est attaché, dans le département de la Seine, au service de la 3e section de la navigation de la Seine.

17 *novembre.* — M. Candlot, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de l'Oise, passe au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, dans le même département.

17 *novembre.* — M. Fauré, conducteur de 4e classe, détaché au service de l'île Mayotte, passe dans le département de l'Hérault, au service d'études et de construction du chemin de fer de Cette à Montbazin.

20 *novembre.* — M. Guyomar, conducteur de 4e classe, au service de la navigation de la Seine (3e section), dans le département de la Seine, passe au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine.

22 *novembre.* — M. Rousseau, conducteur de 4e classe, au ser-

vice du chemin de fer d'Épinay à Luzarches, passe dans les bureaux de l'administration centrale.

22 *novembre* 1876. — M. Tiné, conducteur de 4e classe, précédemment attaché au service de l'île Mayotte, passe au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

Idem. — M. Bidaut, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Haute-Loire, passe au service ordinaire du département de la Côte-d'Or.

29 *novembre*. — M. Lequellec, conducteur de 1re classe, employé au service de la 2e inspection, est détaché temporairement, dans les bureaux de l'administration centrale.

30 *novembre*. — M. Galliot, ancien conducteur auxiliaire, est réintégré dans ses fonctions et attaché, dans le département de la Seine, en qualité de conducteur de 4e classe, aux études du chemin de fer de Châtel-Censoir à Sermizelles et d'Avallon à Nuits-sous-Ravières.

Idem. — M. Guilliot, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Aube, passe, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (3e section).

L'Éditeur-Gérant, Dunod. Paris. Imp. Arnous de Rivière, 26, rue Racine.

DÉCRETS.

(N° 10)

[28 septembre 1875.]

Décret qui approuve des travaux à exécuter et des dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON, PAR LE BOURBONNAIS.

	francs
Projet d'établissement d'un réservoir de 1.500 mètres cubes de capacité à la station de Bonny, présenté le 12 mars 1875, avec un détail estimatif montant à.	25.000

LIGNE DE NEVERS A CHAGNY.

Projet d'amélioration et d'agrandissement des voies de service à la gare d'Imphy, présenté le 24 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	47.000

LIGNE DE DIJON A BELFORT.

Projet d'agrandissement de la gare des marchandises d'Auxonne, présenté le 21 mars 1875, avec un détail estimatif montant à. .	8.300

LIGNE D'AIX-LES-BAINS A ANNECY.

Projet d'agrandissement du trottoir central et de construction d'abris pour voyageurs et pour bagages à la gare d'Aix-les-Bains, présenté le 19 mars 1875, avec un détail estimatif comprenant pour le compte de premier établissement de l'ancien réseau, une somme de.	7.100

LIGNE DE LYON A GRENOBLE.

Projet d'agrandissement des quais couvert et découvert de la gare de

A reporter. 87.400

	francs.
Report.	87.400
Cessieu, présenté le 9 avril 1875, avec un détail estimatif montant à.	16.000

LIGNE DE VALENCE A GRENOBLE.

Projet de construction d'une annexe et d'un abri à la gare de Poliénas, présenté le 14 avril 1875, avec un détail estimatif montant à.	6.500

LIGNES DE SORGUES A CARPENTRAS.

Projet de construction d'une annexe à neuf maisons de garde de passage à niveau de cette ligne, présenté le 27 janvier 1875, ave un détail estimatif montant à.	11.000

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

Projet d'agrandissement de la gare des marchandises de Vergèze, présenté le 12 février 1873, avec un détail estimatif montant à. .	210.000

LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.

Projet de construction d'un quai aux poudres et de remaniement de la gare de Saint-Chamas, présenté le 15 mai 1875, avec un détail estimatif montant à..	23.200
Ensemble.	353,100

La dépense des travaux dont il s'agit, montant à la somme de 353.100 francs, sera imputée sur les 96 millions de francs énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée du 18 juillet 1868.

(N° 11)

[28 septembre 1875.]

Décret qui modifie le tracé de la ligne de voies ferrées à traction de chevaux que la compagnie des omnibus a été autorisée à établir entre Paris et Villejuif.

Vu le décret du 9 août 1873 (1), qui a déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans Paris et sa banlieue, et a concédé les dites voies ferrées au département de la Seine; ensemble le cahier des charges y annexé;

Vu le décret du 18 octobre 1873 (2), approuvant le traité par

---

(1-2) *Annales* 1874, p. 303 et 389.

lequel le département de la Seine a rétrocédé à la compagnie des omnibus la partie du réseau comprise dans l'intérieur de Paris;

Vu la demande présentée par la compagnie des omnibus à l'effet d'être autorisée à modifier le tracé de la ligne désignée au cahier des charges susvisé sous le n° 10, de manière que le point de départ fût fixé au jardin de Cluny, sur le boulevard Saint-Germain, au lieu du Collége de France;

Vu notamment le plan d'ensemble annexé à la dite demande;

Vu les pièces de l'enquête ouverte en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Vu notamment la délibération de la commission d'enquête, en date du 24 novembre 1874;

Vu la délibération du conseil municipal de Paris, en date du 23 mars 1875;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 18 janvier, 11 février et 29 avril 1875;

Vu les lettres du préfet de la Seine, des 21 décembre 1874, 7 avril et 29 juillet 1875;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 24 août 1875;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le tracé de la ligne de voies ferrées à traction de chevaux désignée au cahier des charges susvisé sous le n° 10 est modifié suivant la direction figurée par la ligne verte ponctuée AB sur le plan ci-dessus visé, qui restera annexé au présent décret.

En conséquence, la dite ligne partira du jardin de Cluny, suivra le boulevard Saint-Germain, la rue Monge, l'avenue des Gobelins et la route d'Italie jusqu'au pied de la côte de Villejuif.

(N° 12)

[28 septembre 1875.]

Agrandissement de la gare de Capendu.

Décret portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare de Capendu (Aude), ligne de Bordeaux à Cette, conformément au plan d'ensemble dressé par la compa-

gnie des chemins de fer du Midi, à la date des 7, 9, 13 décembre 1874, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux et qui sont bordés d'un liséré orange sur le plan précité, la compagnie des chemins de fer du Midi substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Bordeaux à Cette et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

Les expropriations devront être accomplies dans un délai de deux ans.

(N° 13)

[5 octobre 1875.]

Restauration du port Gayant.

Décret portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour la restauration du port Gayant dépendant du canal de Saint-Quentin (Aisne), conformément aux dispositions du projet et des avis, en date des 21 janvier et 5 juillet 1875, du conseil général des ponts et chaussées.

2° Ces travaux sont déclarés d'utilité publique.

Il est pris acte de l'engagement souscrit, à la date du 24 mars 1875, par le conseil municipal de Saint-Quentin, de contribuer à la dépense de la dite entreprise pour une somme de 30.000 francs. Le surplus de la dépense restant a la charge de l'État, soit 157.000 francs, sera prélevé sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget des travaux publics (*Amélioration des canaux*).

(N° 14)

[14 octobre 1875.]

Décret qui autorise la chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer à contracter un emprunt pour la construction d'un bâtiment destiné

à la réception des voyageurs et à la visite des marchandises en provenance ou à destination de l'Angleterre.

Le Président de la République française,

Vu le décret du 12 janvier 1875 (*), qui a autorisé la chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer à construire sur le quai Bonaparte, à Boulogne, et à exploiter un bâtiment destiné à la réception des voyageurs et à la visite des marchandises en provenance ou à destination de l'Angleterre;

Vu la délibération, en date du 23 juillet 1875, par laquelle la chambre de commerce de Boulogne demande à être autorisée à contracter un emprunt de 100.000 francs, en vue de la construction de ce bâtiment;

Vu l'avis du préfet du Pas-de-Calais;

Vu le décret du 3 septembre 1851, sur les chambres de commerce;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer est autorisée à emprunter de gré à gré, à un intérêt qui ne pourra dépasser 5 p. 100, une somme de 100.000 francs, pour faire face, concurremment avec les ressources disponibles des établissements qu'elle administre, aux frais de construction du bâtiment dont la création a été autorisée par le décret susvisé du 12 janvier 1875.

L'amortissement de cet emprunt s'effectuera à partir du 31 décembre 1877, dans un délai qui ne pourra excéder quinze années.

Art. 2. — Le ministre de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 15)

[15 octobre 1875.]

Décret qui affecte au département des travaux publics plusieurs parcelles de terrains provenant des fortifications déclassées de la place du Quesnoy (Nord), et qui sont nécessaires à la rectification de la route nationale, n° 45, de Marle à Valenciennes et à Tournay.

(*) Voir *Annales* 1876, p. 107.

(N° 16)

[29 octobre 1875.]

Décret pour l'exécution de la loi du 3 août 1875, qui approuve le traité de création d'une union générale des postes.

Vu la loi du 3 août 1875, qui autorise le Président de la République à ratifier et à faire exécuter le traité conclu à Berne, le 9 octobre 1874, pour la création d'une union générale des postes;

Sur le rapport du ministre des finances,

Décrète :

Art. 1er. — Les taxes à percevoir par l'administration des postes pour l'affranchissement jusqu'à destination des lettres ordinaires, des cartes postales, des papiers d'affaires, des échantillons de marchandises, des journaux et autres imprimés expédiés de la France, de l'Algérie et des bureaux de poste français établis en Turquie, en Égypte, à Tunis et à Tanger, à destination des pays désignés au tarif ci-après, seront perçues conformément au dit tarif:

DESTINATION des correspondances.	NATURE des correspondances.	CONDITIONS de l'affranchissement.	TAXE A PERCEVOIR pour chaque objet de correspondance.
Allemagne (1), Autriche, Belgique, Danemark (2), Espagne (3), Grande-Bretagne (4), Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Monténégro, Norwége, Pays-Bas, Portugal (5), Roumanie, Russie (6), Serbie, Suède, Suisse, Turquie, Égypte, Tanger et Tunis.	Lettres ordinaires.	Facultatif.	30 cent. par 15 grammes ou fraction de 15 grammes.
	Cartes postales.	Obligatoire.	15 cent.
	Papiers d'affaires, échantillons, journaux et autres imprimés.	Obligatoire.	5 cent. par 50 grammes ou fraction de 50 grammes.
États-Unis.	Lettres ordinaires.	Facultatif.	40 cent. par 15 grammes ou fraction de 15 grammes.
	Cartes postales.	Obligatoire.	20 cent.
	Papiers d'affaires, échantillons, journaux et autres imprimés.	Obligatoire.	8 cent. par 50 grammes ou fraction de 50 grammes.

(1) Y compris Héligoland. — (2) Y compris l'Islande et les îles Féroë. — (3) Y compris les Baléares, les Canaries, les colonies ou établissements espagnols de la côte septentrionale d'Afrique, les établissements de poste d'Espagne sur la côte occidentale du Maroc et Gibraltar. — (4) Y compris Malte. — (5) Y compris Madère et les Açores. — (6) Y compris le grand-duché de Finlande.

Art. 2. — Les taxes à percevoir par les bureaux de poste français établis en Turquie, en Égypte, à Tunis et à Tanger, pour l'affranchissement jusqu'à destination des lettres ordinaires, des cartes postales, des papiers d'affaires, des échantillons de marchandises, des journaux et autres imprimés adressés en France et en Algérie, seront les mêmes que celles perçues en France pour l'affranchissement des objets de même nature à destination de l'Égypte, de la Turquie, de Tanger et de Tunis.

Art. 3. — Par exception aux dispositions de l'article 1er précédent, la taxe à percevoir en France pour l'affranchissement des lettres à destination de la Belgique, de l'Espagne et de la Suisse, sera réduite à 0f,20 par 15 grammes ou fraction de 15 grammes, lorsque la distance existant en ligne droite entre le bureau d'origine et le bureau de destination ne dépassera pas 30 kilomètres.

Art. 4. — Les taxes à percevoir en vertu des articles 1, 2 et 3 précédents devront toujours être acquittées en timbres-poste français.

Art. 5.— En cas d'insuffisance d'affranchissement, les lettres ordinaires seront expédiées comme non affranchies et taxées en conséquence dans le pays de destination, sauf déduction de la valeur des timbres-poste.

Il ne sera pas donné cours aux cartes-correspondance, journaux et imprimés non périodiques, tels que prospectus, annonces et avis divers non affranchis ou insuffisamment affranchis; mais les livres et autres imprimés de valeur, les échantillons de marchandises et les papiers d'affaires non affranchis ou insuffisamment affranchis seront expédiés comme lettres non affranchies ou insuffisamment affranchies, suivant le cas, et traités en conséquence dans le pays de destination.

Art. 6.—Les personnes qui voudront envoyer, soit de la France, de l'Algérie et des bureaux de poste français établis en Turquie, en Égypte, à Tunis et à Tanger, pour les pays désignés à l'article 1er du présent décret, soit des bureaux de poste français établis en Turquie, en Égypte, à Tunis et à Tanger, pour la France et l'Algérie, des lettres, des cartes postales, des papiers d'affaires, des échantillons de marchandises, des journaux et autres imprimés recommandés, devront payer, en sus de la taxe d'affranchissement respective de ces objets, un droit fixe de 0f,50 par lettre et de 0f,25 par objet admis à la modération de taxe.

Ce droit devra être acquitté en timbres-poste français.

En cas de perte d'un envoi recommandé, et sauf le cas de force majeure, il sera payé une indemnité de 50 francs à l'expéditeur,

ou, sur la demande de celui-ci, au destinataire par l'administration sur le territoire ou dans le service maritime de laquelle la perte aura eu lieu, à moins que, d'après la législation de son pays, cette administration ne soit pas responsable pour la perte d'envois recommandés à l'intérieur.

Le payement de cette indemnité aura lieu dans le plus bref délai, et, au plus tard, dans le délai d'un an, à partir du jour de la réclamation.

Toute réclamation d'indemnité sera prescrite si elle n'a pas été formulée dans le délai d'un an, à partir de la remise à la poste de l'envoi recommandé.

Art. 7. — Les dispositions des décrets des 12 août 1865, 7 mars 1868, 2 juin 1869, 24 mai 1872 et 31 août 1874, concernant les lettres chargées renfermant des valeurs déclarées échangées entre la France et l'Algérie, d'une part, et la Suisse, le Luxembourg, la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas, d'autre part, sont maintenues, sauf en ce qui touche la taxe d'affranchissement des dites lettres et le droit fixe de chargement ou de recommandation, qui seront perçus conformément aux dispositions des articles 1, 3 et 6 du présent décret.

Art. 8.—L'envoyeur de tout objet recommandé qui sera expédié, soit de la France, de l'Algérie et des bureaux de poste français établis en Turquie, en Égypte, à Tunis et à Tanger, pour l'un des pays désignés à l'article 1er du présent décret, soit des bureaux de poste français établis en Turquie, en Égypte, à Tunis et à Tanger, pour la France et l'Algérie, et l'envoyeur de toute lettre chargée renfermant des valeurs déclarées, expédiée de la France et de l'Algérie à destination de la Suisse, du Luxembourg, de la Belgique, de l'Allemagne et des Pays-Bas, pourront demander, au moment du dépôt de cette lettre ou de cet objet, qu'il leur soit donné avis de réception.

Dans ce cas, ils payeront d'avance un droit fixe de 20 centimes qui sera employé en timbres-poste pour le port de l'avis.

Art. 9. — Pour jouir de la modération de la taxe qui leur est accordée par les articles 1er et 2 du présent décret, les papiers de commerce ou d'affaires, les échantillons de marchandises, les journaux et imprimés de toute nature doivent être affranchis complétement et remplir les conditions ci-après, savoir :

1° Les papiers d'affaires doivent être placés sous bandes ou de manière à être facilement vérifiés, et ne contenir aucune lettre ou note ayant le caractère de correspondance actuelle et person-

nelle ou pouvant en tenir lieu. Le poids des paquets de papiers d'affaires ne doit pas dépasser un kilogramme.

2° Les échantillons de marchandises doivent n'avoir aucune valeur vénale. Les envois de soie grége ou filée, teinte ou torse, ne peuvent être de plus de 100 grammes par paquet portant une adresse particulière. Les échantillons de marchandises ne doivent être accompagnés d'aucune écriture à la main autre que le nom ou la raison sociale de l'envoyeur, le nom et l'adresse du destinataire, une marque de fabrique ou de marchand, des numéros d'ordre et des prix. Les envois d'échantillons de marchandises ont lieu sous bandes ou dans des sacs ou boîtes faciles à ouvrir. Les paquets d'échantillons ne peuvent dépasser 250 grammes et ne doivent avoir, sur aucune de leurs faces (longueur, largeur et hauteur) une dimension de plus de 25 centimètres.

3° Les journaux et imprimés doivent être placés sous bandes mobiles, pliés comme lettres ou sous enveloppes ouvertes (non cachetées), de manière à rendre toujours facile la vérification du contenu. Ils ne peuvent contenir aucune écriture, chiffre ou signe quelconque, sauf les exceptions mentionnées ci-après.

Les épreuves d'imprimerie et de compositions musicales peuvent porter des corrections manuscrites se rapportant au texte ou à l'impression de l'ouvrage, et il est permis d'y joindre les manuscrits.

Les prospectus, circulaires et avis divers peuvent être revêtus de la signature de l'envoyeur avec sa qualité et porter l'indication manuscrite du lieu d'origine et de la date d'envoi.

Il est toléré, sur les livres, une dédicace ou un hommage de l'auteur, inscrits à la main et suivis de sa signature.

Il est également toléré, sur un passage d'un imprimé quelconque, un simple trait destiné à appeler l'attention.

Les cotes et prix courants des bourses et marchés, lithographiés ou autographiés, peuvent être admis avec des prix ajoutés à la main.

Art. 10. — La taxe à percevoir pour les lettres ordinaires, les livres et autres imprimés de valeur, les échantillons de marchandises et les papiers d'affaires non affranchis, expédiés de l'un des pays désignés au tarif ci-après, pour la France, l'Algérie et les bureaux de poste français établis en Turquie, en Égypte, à Tunis et à Tanger, sera réglée conformément au dit tarif :

ORIGINE DES OBJETS.	TAXE A PERCEVOIR pour chaque objet.
Allemagne (1), Autriche, Belgique, Danemark (2), Espagne (3), Grande-Bretagne (4), Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Monténégro, Norwége, Pays-Bas, Portugal (5), Roumanie, Russie (6), Serbie, Suède, Suisse, Turquie, Egypte, Tanger et Tunis.	60 cent. par 15 grammes ou fraction de 15 grammes.
États-Unis.	70 cent. par 15 grammes ou fraction de 15 grammes.

(1) Y compris Héligoland. — (2) Y compris l'Islande et les îles Féroë. — (3) Y compris les Baléares, les Canaries, les colonies ou établissements espagnols de la côte septentrionale d'Afrique, les établissements de poste d'Espagne sur la côte occidentale du Maroc et Gibraltar. — (4) Y compris Malte. — (5) Y compris Madère et les Açores. — (6) Y compris le grand-duché de Finlande.

Art. 11. — La taxe à percevoir par les bureaux de poste français établis en Turquie, en Égypte, à Tunis et à Tanger, pour les lettres ordinaires, les livres et autres imprimés de valeur, les échantillons de marchandises et les papiers d'affaires non affranchis provenant de la France ou de l'Algérie, sera de 60 centimes par 15 grammes ou fraction de 15 grammes.

Art. 12. — Par exception aux dispositions de l'article 10 précédent, la taxe à percevoir en France pour les lettres non affranchies originaires de la Belgique, de l'Espagne et de la Suisse sera réduite à 30 centimes par 15 grammes ou fraction de 15 grammes lorsque la distance existant en ligne droite entre le bureau d'origine et le bureau de destination ne dépassera pas 30 kilomètres.

Art. 13. — Les lettres, les livres et autres imprimés de valeur, les échantillons de marchandises et les papiers d'affaires insuffisamment affranchis qui seront expédiés soit de l'un des pays désignés à l'article 10 précédent pour la France, l'Algérie et les bureaux de poste français établis en Turquie, en Égypte, à Tunis et à Tanger, soit de la France et de l'Algérie pour ces derniers bureaux, seront considérés comme lettres non affranchies et taxés en conséquence, sauf déduction du prix des timbres-poste.

Lorsque la taxe complémentaire à payer par le destinataire d'un objet insuffisamment affranchi présentera une fraction inférieure à 5 centimes, cette fraction sera comptée pour 5 centimes.

Art. 14. — Les journaux et imprimés de toute nature ne seront reçus ou distribués, pour les bureaux dépendant de l'administration des postes de France, qu'autant qu'il aura été satisfait, à leur égard, aux lois, décrets, ordonnances ou arrêtés qui règlent les conditions de leur publication et de leur circulation en France.

Art. 15. — Il ne sera admis dans les bureaux dépendant de l'administration des postes de France aucun paquet ou lettre qui contiendrait, soit de l'or ou de l'argent monnayé, soit des bijoux ou effets précieux, soit enfin tout autre objet passible de droits de douanes.

Art. 16. — Les correspondances à destination des pays désignés dans l'article 1er seront, à moins d'indication contraires de la part des envoyeurs, dirigées par les moyens de transport organisés pour le service postal, et, sauf le cas où il en devrait résulter un retard, autant que possible au moyen des services français.

Art. 17. — Sont maintenues les dispositions des décrets en vigueur concernant les taxes à percevoir par les bureaux de poste français établis en Turquie, en Égypte, à Tunis et à Tanger, pour les objets de correspondance à destination ou provenant des colonies et autres pays d'outre-mer. Toutefois, ces taxes seront perçues désormais à raison d'un port simple par 15 grammes ou fraction de 15 grammes pour les lettres, et à raison d'un port simple par 50 grammes ou fractions de 50 grammes pour les échantillons de marchandises et les imprimés de toute nature.

Art. 18. — Sont et demeurent abrogées, en ce qu'elles ont de contraire au présent décret, les dispositions en vigueur concernant les correspondances à destination ou provenant de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, du Danemark, de l'Espagne, de l'Égypte, des États-Unis, de la Grande-Bretagne, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Italie, du Luxembourg, du Monténégro, de la Norwége, des Pays-Bas, du Portugal, de la Roumanie, de la Russie, de la Serbie, de la Suède, de la Suisse, de la Turquie, de Tunis et de Tanger.

Art. 19. — Les dispositions du présent décret seront exécutoires à partir du 1er janvier 1876.

(N° 17)

[11 novembre 1875.]

Décret qui ouvre un crédit sur l'exercice 1875, à titre de fonds d concours versés au trésor par la ville de Dunkerque pour les travaux d'amélioration du port de commerce de cette ville.

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur

les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1875 (chapitre XXXVI. — *Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes*), un crédit de 750.000 francs, applicable aux travaux d'amélioration à effectuer au port de Dunkerque.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la ville de Dunkerque.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

(N° 18)

[11 novembre 1875.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément au projet suivant :

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

Projet de modification des voies raccordant la gare de Cette avec les quais du port maritime et d'appropriation des bâtiments de l'ancienne école des mousses au service de la petite vitesse, présenté le 13 février 1875, avec un détail estimatif montant à. . . . . 153.000 fr.

La dépense des travaux dont il s'agit, montant à la somme de 153.000 francs, sera imputée sur les 96 millions énoncés à l'article 12 de la convention susmentionnée du 18 juillet 1868.

(N° 19)

[11 novembre 1875.]

Ouverture d'une dérivation du canal du Rhône au Rhin.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour

l'ouverture d'une dérivation du canal du Rhône au Rhin sous la citadelle de Besançon (Doubs), conformément aux dispositions du projet et aux avis, en date des 5 mars 1874 et 15 juillet 1875, du conseil général des ponts et chaussées.

2° Ces travaux sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense, s'élevant à 600.000 francs, sera prélevée sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget du département des travaux publics (*Amélioration des canaux*).

(N° 20)

[11 novembre 1875.]

Elargissement de l'entrée du port du Havre.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'élargissement de l'entrée du port du Havre (Seine-Inférieure), conformément aux dispositions du projet et des avis, en date des 16 novembre 1874 et 29 juillet 1875, du conseil général des ponts et chaussées.

2° Les travaux mentionnés dans l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique..

3° La dépense, montant à 400.000 francs, sera prélevée sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget des travaux publics (*Amélioration des ports maritimes*).

(N° 21)

[11 novembre 1875.]

Rectification de la route départementale, n° 2, des Basses-Pyrénées.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale, n° 2, des Basses-Pyrénées, de Pau à Saint-Jean-Pied-de-Port, aux abords de la porte Saint-Antoine, à Navarreux, suivant la direction générale indiquée en rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des ter-

rains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 22)

[11 novembre 1875.]

Rectification de la route départementale, n° 11, de l'Hérault.

Décret portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de l'Hérault, n° 11, de Narbonne à Lacaune, entre le pont de la Cesse et le col de Peyromale, avec raccordement sur Lacaunette, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 23)

[11 novembre 1875.]

Rectification de la route départementale, n° 2, de la Drôme.

Décret portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de la Drôme, n° 2, de Montélimar à Dieulefit, dans les rampes de Montboucher, suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 24)

[13 novembre 1875.]

Reconstruction de trois ponts.

DÉCRET portant :

Art. 1er. — Est déclarée d'utilité publique, dans la commune de Balham (Ardennes), l'exécution des travaux de reconstruction de trois ponts au passage du chemin vicinal de grande communication n° 3, l'un sur l'Aisne et les deux autres sur les bras de décharge de cette rivière, avec culées en maçonnerie et tabliers métalliques, ainsi que ceux des levées de remblais aux abords, conformément au plan ci-annexé.

Art. 2. — La mise en adjudication des travaux est autorisée aux clauses et conditions du cahier des charges présenté le 10 décembre 1872, également annexé au présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu aux frais de reconstruction et d'entretien des ponts, de leurs abords et dépendances, au moyen : 1° de la concession, par adjudication publique, d'un péage dont la durée maxima, qui ne pourra excéder trente trois ans, sera fixée à l'avance par le préfet, dans un billet cacheté ; 2° d'une allocation du conseil général des Ardennes, s'élevant à 7.500 francs ; 3° d'une somme égale que la commune de Balham s'engage à fournir à la conditon que ses habitauts seront affranchis du péage 7.500 fr. ; 4° d'une subvention accordée sur les fonds du trésor, montant à 10.000 francs.

Art. 4. — Le concessionnaire, substitué aux droits de l'administration, conformément à l'article 63 de la loi du 3 mai 1841, sera autorisé à acquérir à l'amiable, ou, s'il y a lieu, par voie d'expropriation, les immeubles ou portions d'immeubles dont l'occupation sera nécessaire pour l'exécution des travaux.

Art. 5. — L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été approuvée par le ministre de l'intérieur.

Art. 6. — A compter du jour où le passage du pont sera livré au public et jusqu'à l'expiration du terme qui sera fixé par l'adjudication, il sera perçu un péage conformément au tarif ci-après :

	fr. c.
1° Une personne à pied	0,05
2° Un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise	0,15
3° Un cheval ou mulet chargé	0,10
4° Un cheval ou mulet non chargé	0,06
5° Un âne ou ânesse chargé	0,05
6° Un âne ou ânesse non chargé	0,03
7° Un bœuf ou une vache	0,05
8° Veau, porc, mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, et par chaque paire d'oies ou de dindons	0,02
Lorsque les animaux iront en pâture, en labour ou autres travaux des champs, le droit de passage, aussi bien pour les animaux que pour les engins auxquels ils sont attelés, et le conducteur, ne sera dû qu'une fois pour l'aller et le retour.	
9° Voiture ou charrette à deux roues, chargée, attelée d'un mulet ou d'un bœuf, conducteur compris	0,30
10° Voiture ou charrette à deux roues, chargée, attelée d'un âne, conducteur compris	0,25
11° Les mêmes voitures ou charrettes, à vide, payeront :	
La voiture attelée d'un cheval ou mulet, ou d'un bœuf	0,20
La voiture attelée d'un âne	0,15
12° Charrue ou herse	0,02
13° Voiture ou chariot à quatre roues, à vide, attelé d'un cheval ou d'un bœuf, conducteur compris	0,30
14° La même, chargée	0,40
Il sera payé, par chaque cheval, mulet ou bœuf attelé, excédant le nombre ci-dessus indiqué, le droit fixé pour un cheval, mulet ou bœuf non chargé par les §§ 4 et 7 ci-dessus.	

Art. 7. — Sont exempts des droits de péage :

Les habitants de la commune de Balham, pour eux et leurs moyens de transport, sauf le cas où les transports seront entrepris pour le compte de personnes étrangères à la commune ;

Le préfet du département, le sous-préfet de l'arrondissement, ainsi que leurs gens et leurs voitures ;

Les ministres des différents cultes reconnus par l'État, les magistrats de l'ordre judiciaire, dans l'exercice de leurs fonctions, et leurs greffiers ;

Les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, les agents voyers, les cantonniers, les employés des contributions indirectes, les agents forestiers, les préposés et agents des douanes, les employés des lignes télégraphiques, les commissaires de police,

les gardes champêtres, la gendarmerie, dans l'exercice de leurs fonctions;

Les militaires de tout grade voyageant en corps ou séparément, à charge par eux, dans ce dernier cas, de présenter une feuille de route ou un ordre de service;

Les courriers du Gouvernement, les malles-poste, les facteurs ruraux faisant le service des postes de l'État;

Les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire;

Les élèves allant à l'école ainsi qu'à l'instruction religieuse ou en revenant;

Les prestataires avec leurs attelages se rendant sur les ateliers des chemins vicinaux pour la libération de leurs prestations ou en revenant;

Les prévenus ou condamnés conduits par la force publique, ainsi que leur escorte.

(N° 25)

[17 novembre 1875.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1875, *un crédit à titre de fonds de concours versés au trésor par la ville de Paris, pour la construction du pont Saint-Germain, sur la Seine.*

Art. 1er. — Il est ouvert au ministère des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1875, chapitre XXXIII (*Construction de ponts*), un crédit de 330.000 francs, applicable aux frais de construction du pont du boulevard Saint-Germain, sur la Seine.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par la ville de Paris.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

(N° 26)

[23 novembre 1875.]

Décret qui approuve les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Est pour l'agrandissement de la gare de Nancy.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Est, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A STRASBOURG.

Projet d'agrandissement de la gare de Nancy, présenté le 29 mai 1874 et rectifié ultérieurement à l'encre bleue, avec un devis estimatif montant, pour la part afférente à l'ancien réseau, à. . . . . 2.142.000 fr.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 40 millions de francs ouvert, conformément à l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées au dit compte.

(N° 27)

[23 novembre 1875.]

Décret qui fixe le chiffre de la subvention accordée par l'Etat au département des Ardennes pour l'exécution de son réseau de chemins de fer d'intérêt local.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 9 novembre 1867 (*), déclarant d'utilité publique l'établissement des chemins de fer d'intérêt local d'Amagne à Vouziers, Pont-Maugis à Raucourt et à Mouzon, Carignan à Messempré, Donchery à Vrigne-aux-Bois et de la station de Monthermé à Monthermé, et allouant au département des Ardennes, sur les fonds du trésor, une subvention de 1.400.000 francs pour l'exécution de ces chemins;

(*) *Annales* 1868, p. 351.

Vu le décret du 25 janvier 1875 (*), qui incorpore au chemin d'intérêt général de Lérouville à Sedan la section du chemin de fer d'intérêt local susmentionné de Pont-Maugis à Raucourt et à Mouzon comprise entre Pont-Maugis et Mouzon;

Vu notamment l'article 5 de ce dernier décret, lequel est ainsi conçu :

« La subvention de 1.400.000 francs, allouée au département « des Ardennes par le décret du 9 novembre 1867, est réduite « proportionnellement au nombre de kilomètres de chemin de fer « d'intérêt local dont la dépense sera supportée par les conces- « sionnaires du chemin de fer de Lérouville à Sedan, et fixée défi- « nitivement au chiffre de 1.103.703f,70 ; »

Vu la délibération, en date du 5 juin 1875, par laquelle la commission départementale des Ardennes fait observer que la réduction susmentionnée de la subvention de l'État a été calculée comme si le chemin de fer d'intérêt local de Pont-Maugis à Mouzon, incorporé au chemin de fer d'intérêt général de Lérouville à Sedan, avait une longueur de 12 kilomètres, tandis que sa longueur n'est en réalité que de 11 kilomètres 6 hectomètres, et demande que cette erreur de calcul soit rectifiée ;

Vu la lettre, en date du 19 juin 1875, du préfet des Ardennes, qui appuie cette réclamation de la commission départementale;

Vu le procès-verbal du chaînage qui a été fait, le 12 août 1875, par le service des ponts et chaussées et le service vicinal, et duquel il résulte que la longueur de la section du chemin de fer de Lérouville à Sedan comprise entre Pont-Maugis et Mouzon est de 11 kilomètres 614 mètres ;

Vu le rapport, en date des 17 et 19 août 1875, par lequel les ingénieurs des ponts et chaussées chargés du contrôle des travaux de la ligne de Lérouville à Sedan concluent à ce que la subvention accordée par l'État au département des Ardennes pour l'exécution de son réseau de chemins de fer d'intérêt local, autorisé par le décret du 9 novembre 1867, qui avait été réduite à la somme de 1.103.703f,70, soit augmentée de 9.831f,72 et définitivement fixée à la somme de 1.113.535f,42 ;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La subvention allouée par le décret du 9 novembre

(*) *Annales* 1876, p. 222.

1867, sur les fonds du trésor, au département des Ardennes, pour l'exécution des chemins de fer d'intérêt local d'Amagne à Vouziers, Pont Maugis à Raucourt, Carignan à Messempré, Donchery à Vrigne-aux-Bois et de la station de Monthermé à Monthermé, qui avait été fixée par le même décret au chiffre de 1.400.000 francs, et qui a été réduite, par le décret du 25 janvier 1875, à la somme de 1.103.703f,70, est définitivement arrêtée au chiffre de 1.113.535f,42.

Art. 2. — La somme de 9.831f,72, représentant l'augmentation du chiffre fixé par le présent décret sur la somme énoncée dans le décret du 25 janvier 1875, sera imputée sur le budget de 1875 (chapitre XLV du budget du ministère des travaux publics) et payée en un seul terme.

(N° 28)

[3 décembre 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses voies publiques de la ville de Roubaix.

Le Président de la République française,

Vu la demande présentée par l'administration municipale de Roubaix à l'effet d'obtenir l'autorisation d'établir sur un certain nombre de voies publiques de cette ville, dépendant de la grande et de la petite voirie, un réseau de voies ferrées à traction de chevaux;

Vu l'avant-projet dressé par le directeur des travaux municipaux de Roubaix, et notamment le plan visé par l'ingénieur en chef du département, le 23 juillet 1875, ainsi que le cahier des charges.;

Vu les pièces de l'enquête ouverte en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Vu notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, du 10 mars 1875;

Vu les délibérations du conseil municipal de Roubaix, en date des 5 juin et 24 novembre 1875;

Vu la délibération du conseil général du Nord, du 7 avril 1875;

Vu l'avis de la chambre de commerce de Roubaix, du 14 septembre 1875;

Vu la lettre du préfet, du 26 juillet 1875;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 1er septembre 1875;

Vu les avis de la commission des tramways et du conseil général des ponts et chaussées, en date des 24 décembre 1874 et 23 août 1875;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses voies publiques de la ville de Roubaix dépendant de la grande et de la petite voirie.

Art. 2. — La ville de Roubaix est autorisée à établir les dites voies ferrées à ses risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges et suivant les dispositions générales du plan annexé au présent décret.

Art. 3. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise devront être accomplies dans un délai de cinq ans, à partir de la promulgation du présent décret.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ville de Roubaix est autorisée à placer, à ses risques et périls, sur les voies publiques ci-après désignées, dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine, un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux, et à y établir un service de voyageurs et de marchandises.

Le réseau comprendra les quatre lignes suivantes :

1° Ligne de Lille à Roubaix-Tourcoing, parcourant les rues de Lille et Neuve (route départementale, n° 14), la Grande-Place, la Grande-Rue (chemin de grande communication, n° 9), la rue du Collége, la place de la Fosse-aux-Chênes (voirie urbaine), enfin la rue de Tourcoing (route départementale n° 14), sur une longueur totale, entre les limites territoriales, de 3.800 mètres;

1° *bis* Ligne de la gare des marchandises, reliant la ligne n° 2 à la gare du Nord, en parcourant la rue de l'Alma (voirie urbaine) dans toute sa longueur;

2° Ligne n° 2, de Mouveaux à Watrelos, parcourant les rues de Mouveaux,

---

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui des tramways du Havre (voir *Annales* 1874, p. 328), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

du Grand-Chemin, Saint-Georges, la Grande-Place, la Grande-Rue, la place Chaptal et le chemin de Watrelos (chemin de grande communication, n° 9), sur une longueur totale, entre les limites territoriales, de 3.200 mètres;

3° Ligne de Roubaix à Lannoy, parcourant la place de la Liberté et la rue de Lannoy (route départementale, n° 19), sur une longueur, jusqu'au territoire de Lys, de 2.700 mètres;

4° Ligne de la gare du Nord-Est, reliant la gare du chemin de fer du Nord à la ligne de Mouveaux à Watrelos, en empruntant le boulevard de Beaurepaire, les rues Saint-Jean, Pierre-de-Roubaix et du Quai;

5° La ligne n° 5, de la gare des marchandises au boulevard de Roubaix, à Tourcoing.

Art. 2. — La ville de Roubaix est autorisée à passer des traités avec une ou plusieurs compagnies pour l'établissement et l'exploitation des lignes ci-dessus décrites. Ces traités devront assurer l'exécution des clauses du présent cahier des charges. Ils seront approuvés par décrets rendus en Conseil d'État. La ville de Roubaix demeurera garante envers l'État de l'accomplissement des obligations que le cahier des charges lui impose.

Art. 3. — Les voies ferrées devront être achevées et le service mis en complète activité dans un délai maximum de cinq ans, à partir de la date du décret de concession, et de manière qu'un cinquième au moins de la longueur totale du réseau soit livré chaque année à la circulation durant cette période de cinq ans.

Art. 4 et 5. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 6. — L'administration supérieure déterminera le nombre des voies qui pourront être établies sur les différentes sections des lignes concédées.

Elle déterminera de même le nombre et la disposition des gares d'évitement qu'il y aurait lieu d'établir sur certains points spéciaux.

Les voies ferrées seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet.

Les rails, dont l'administration supérieure déterminera la forme, le poids et le mode d'attache, sur la proposition de la ville, seront compris dans un pavage qui régnera dans l'entre-rail et à 0m,47 au moins au delà de chaque côté.

La largeur entre les bordures de trottoirs des chaussées sur lesquelles les voies ferrées pourront être établies sera de 7m,15 au minimum.

Art. 7 et 8. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 9. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature e de la qualité de ceux qui sont employés dans les dites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées, au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire pour opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Dans le cas où les voies ferrées seraient placées sur les trottoirs ou contre-

allées en terre, il sera établi une chaussée empierrée pour la circulation des chevaux employés à l'exploitation.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf et qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissés à la libre disposition de la ville ou des compagnies instituées en vertu de l'article 2.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 10. — Les travaux d'établissement et d'entretien seront exécutés sous le contrôle des ingénieurs de l'État.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Art. 11. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de voies assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par les ingénieurs chargés du contrôle. Leur procès-verbal ne sera valable qu'après homologation du préfet.

Après cette homologation, la ville pourra mettre en service les dites parties de voie et y percevoir les prix de transport et les droits de péage ci-après déterminés. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale de la ligne concédée.

Lorsque les travaux compris dans la concession seront achevés, la réception générale et définitive aura lieu dans la même forme que les réceptions partielles.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail, plus celui des 0m,25 pour les chaussées pavées et des 0m,45 pour les chaussées empierrées qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Art. 13. — Il sera établi par la ville, en nombre suffisant, des agents et des cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien des voies ferrées.

Art. 14. — Les types des diverses voitures à mettre en service devront être soumis à l'approbation préalable du préfet.

Les voitures destinées au transport des voyageurs seront du meilleur modèle, suspendues sur ressorts, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées et fermées à glaces. Leur largeur sera de 2m,15 au plus.

Ces voitures devront remplir les conditions de police réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Il y aura des places de deux classes.

On se conformera, pour la disposition des places de chaque classe, aux mesures qui seront arrêtées par le préfet.

Art. 15. — L'entretien et les réparations de voies ferrées, avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation seront soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Le service de l'entretien et de l'exploitation est d'ailleurs assujetti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler les dispositions, l'aménagement, la circulation et le stationnement des voitures.

Les frais de contrôle seront à la charge de la ville et seront réglés par le préfet.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quarante ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux.

Art. 17. — A l'expiration de la concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur la voie ferrée. L'État entrera immédiatement en jouissance de cette voie et de ses dépendances établies sur la voie publique, et le concessionnaire sera tenu de lui remettre le tout en bon état d'entretien.

Quant aux objets mobiliers, à l'exception des chevaux, l'État sera tenu de prendre, à dire d'experts, ceux qui seront en bon état de service, si le concessionnaire le requiert; le concessionnaire sera tenu de les céder également à dire d'experts.

Ces dispositions ne seront applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que la voie ferrée devrait être maintenue.

Art. 18. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, que la voie ferrée doit être supprimée en tout ou en partie, le concessionnaire serait tenu de l'enlever et de remettre les lieux dans leur état primitif; le tout à ses frais, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité ni exiger que l'État reprenne aucun des objets mobiliers et immobiliers qui auront servi à l'entreprise.

Art. 19. — Faute par la ville de Roubaix d'avoir présenté les projets ou d'avoir entièrement pourvu à l'exécution et à l'achèvement des travaux dans les délais fixés, et faute aussi par elle de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance.

L'administration décidera, la ville entendue, si la voie doit être supprimé ou maintenue.

Dans le cas de la suppression, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de la ville, ainsi qu'il est dit ci-dessus. Dans le cas contraire, les travaux seront conservés et l'exploitation aura lieu sur les bases que l'administration arrêtera.

Art. 20. — En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation, la ville de Roubaix sera tenue de prendre les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service et pour organiser ensuite une exploitation régulière.

Si, dans un délai de six mois, cette réorganisation ne peut s'effectuer, la déchéance pourra également être prononcée.

Art. 21. — Les dispositions des articles qui précèdent, relatives à la déchéance, ne seraient pas applicables à la ville de Roubaix, si le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, provenait de la force majeure régulièrement constatée.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 22. — A titre d'indemnité de la dépense et des charges de la présente concession, le Gouvernement accorde à la ville de Roubaix l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

DISTANCES PARCOURUES.		PRIX de péage.	PRIX de transport.	TOTAL.
§ 1er. VOYAGEURS		f. c.	f. c.	f. c.
1re classe	De 0 à 2 kilomètres	0,05	0,20	0,25
	De 2 à 3	0,06	0,24	0,30
	De 3 à 4	0,07	0,28	0,35
	De 4 à 5	0,08	0,32	0,40
	De 5 à 6	0,09	0,36	0,45
	De 6 à 7	0,10	0,40	0,50
2e classe.	De 0 à 2	0,03	0,12	0,15
	De 2 à 3	0,04	0,16	0,20
	De 3 à 4	0,05	0,20	0,25
	De 4 à 5	0,06	0,24	0,30
	De 5 à 6	0,07	0,28	0,35
	De 6 à 7	0,08	0,32	0,40
§ 2. MARCHANDISES.				
1° *Houille et charbon.* (*La tonne.*)				
De 0 à 2 kilomètres		0,06	0,24	0,30
De 2 à 3		0,08	0,32	0,40
De 3 à 4		0,10	0,40	0,50
De 4 à 5		0,12	0,48	0,60
De 5 à 6		0,14	0,56	0,70
De 6 à 7		0,16	0,64	0,80
2° *Matières diverses.* (*La tonne.*)				
De 0 à 2 kilomètres		0,08	0,32	0,40
De 2 à 3		0,12	0,48	0,60
De 3 à 4		0,16	0,64	0,80
De 4 à 5		0,20	0,80	1,00
De 5 à 6		0,24	0,96	1,20
De 6 à 7		0,28	1,12	1,40

On adoptera pour chaque ligne des prix uniques respectivement applicables à

chacune des deux classes de voyageurs. Ces prix seront calculés, au moyen du tarif précédent, d'après le parcours moyen de la ligne. Les lignes pourront être, à toute époque, modifiées par l'administration, sur la proposition de la ville.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes; les fractions ne seront comptées que par centième de tonne.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins, et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures d'ouverture et de fermeture des ateliers, le prix des places de 2e classe sera, si l'administration municipale le requiert, abaissé au taux de 0f,10 pour toutes distances. Les heures et les itinéraires auxquel ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par l'administration municipale.

Des voitures spéciales pourront, avec l'approbation de l'administration municipale, être employées à ces transports.

Les enfants de quatre à sept ans seront transportés à moitié prix.

Les places d'impériale seront assimilées pour le prix aux places de seconde classe.

Les billets d'aller et retour seront accordés avec une réduction d'un quart sur le prix total que l'on devrait payer pour parcourir deux fois le même itinéraire,

Il pourra être délivré des cartes permettant aux personnes qui voudront ainsi s'abonner de parcourir tout le réseau de la ville et de la banlieue moyennant une redevance de 10 francs par mois pour la première classe et de 7 francs par mois pour la deuxième classe.

Les prix déterminés au tarif précé .ent, en ce qui concerne les marchandises, ne sont pas applicables aux objets encombrants, à l'or, à l'argent et autres valeurs, et, en général, à tous paquets et colis pesant isolément moins de 50 kilogrammes.

Dans tous les cas, les prix spéciaux seront arrêtés par le préfet, sur la proposition de la ville. Il en sera de même pour les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Art. 23 à 26. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 27. — Les soldats et les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

Art. 28. — Les ingénieurs et les agents chargés de la surveillance de la voie seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 29. — (*Voir l'article correspondant du type.*)

Art. 30. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique, la ville pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément ses voies, soit en les branchant l'une sur l'autre, soit en employant à la traversée de l'obstacle des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

Art. 31. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, et, en outre, d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celles qui font l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établies en prolongement des mêmes voies.

Moyennant le droit de péage tel qu'il est ci-dessus fixé par l'article 22 et les arrangements qu'ils prendront avec la ville, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur ces lignes et réciproquement.

Dans le cas où la ville et les concessionnaires de ces embranchements ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Les autorisations prévues ci-dessus ne seront accordées qu'après enquête et dans la même forme que la présente autorisation. La ville sera entendue et le ministre de l'intérieur sera appelé à donner son avis.

Art. 32. — Le Gouvernement se réserve, en outre, le droit d'autoriser, dans la forme prescrite par l'article précédent, de nouvelles entreprises de transport sur les voies ferrées qui font l'objet de la présente concession, à charge, par ces entreprises, d'observer les règlements de service et de police, et de payer, au profit du concessionnaire, un droit de circulation qui sera arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la ville, et qui ne pourra excéder la moitié ni être inférieur au tiers des tarifs; cette proposition sera soumise à la révision prévue de l'article 25.

Art. 33. — Les agents et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être présentés à l'agrément du préfet et assermentés; ils auront, dans ce cas, qualité pour dresser des procès-verbaux.

Art. 34. — Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour sa durée par l'article 16.

La révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession. En cas de révocation avant l'expiration de la concession ou de la suppression ordonnée à la suite de la déchéance, la ville ou ses ayants droits seront tenus de rétablir les lieux dans l'état primitif, à leur frais.

Art. 35. — Les contestations qui s'élèveraient entre la ville de Roubaix et

l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 36. — La ville de Roubaix sera tenue de déposer à la préfecture du Nord un plan détaillé de ses voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

Art. 37. — Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Art. 38. — Les frais de contrôle définis dans les articles 10 et 15 ci-dessus seront supportés par la ville.

A cet effet, elle sera tenue de verser chaque année à la caisse du trésor public une somme de 40 francs pour chaque kilomètre de tramway concédé. Ces versements commenceront à partir de la date de la présentation, par la ville ou par ses ayants droit, des projets d'exécution définis à l'article 4.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré conformément au décret du 27 mai 1854.

Arrêté :

Versailles, le 30 septembre 1875.

Le Ministre des travaux publics,

Signé E. Caillaux.

(N° 29)

[3 décembre 1875.]

Décret qui approuve la convention passée, le 23 septembre 1875, entre les compagnies des chemins de fer du Nord, de l'Est, de Paris-Lyon-Méditerranée et d'Orléans, pour la constitution du syndicat du chemin de fer de Grande-Ceinture de Paris.

Le Président de la République française,

Vu la loi du 4 août 1875, déclarant d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Grande-Ceinture autour de Paris et approuvant la convention passée le même jour pour la concession de cette ligne à un syndicat représentant les compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée;

Vu cette convention, et notamment l'article 7, lequel est ainsi conçu :

« Les traités à passer par les compagnies syndiquées, soit entre « elles, soit avec une ou plusieurs compagnies non syndiquées, « pour régler les conditions d'exploitation du chemin de Grande- « Ceinture et assurer la continuité du service, seront soumis à

« l'administration et approuvés par décrets délibérés en Conseil « d'État; »

Vu la convention passée, le 23 septembre 1875, entre les compagnies susmentionnées, pour la constitution du syndicat du chemin de fer de Grande-Ceinture de Paris;

Vu l'acte passé, le 25 septembre 1875, entre ces mêmes compagnies, pour l'organisation de ce syndicat;

Vu le rapport de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées chargé du contrôle des travaux du chemin;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La convention passée, le 23 septembre 1875, entre les compagnies des chemins de fer du Nord, de l'Est, de Paris-Lyon-Méditerranée et d'Orléans, pour la constitution du syndicat du chemin de fer de Grande-Ceinture de Paris, ainsi que l'acte intervenu, le 25 septembre 1875, entre ces mêmes compagnies, pour l'organisation de ce syndicat, sont et demeurent approuvés.

Cette convention et cet acte resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

L'an 1875 et le 23 septembre,

Entre les compagnies du Nord, de l'Est, de Paris-Lyon-Méditerranée et d'Orléans,

Il a été dit et convenu ce qui suit:

CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ NOUVELLE.

Art. 1er. — Les compagnies désignées ci-dessus se réunissent en syndicat pour prendre, aux termes de la convention intervenue, en date du 4 août 1875, avec le ministre des travaux publics, et en exécution de la loi du 4 août 1875, approbative de la dite convention, la concession de diverses lignes destinées à constituer autour et à l'extérieur de Paris un chemin de grande ceinture.

Ce syndicat portera le nom de *syndicat du chemin de fer de Grande-Ceinture de Paris.*

FORMATION DU CAPITAL.

Art. 2. — Le capital nécessaire à l'établissement du chemin de fer de Grande-Ceinture sera formé par l'émission d'obligations spéciales, émises avec la garantie solidaire des compagnies syndiquées.

CONTINUITÉ DE L'EXPLOITATION DE LA LIGNE DE GRANDE-CEINTURE.

Art. 3. — La ligne de Grande-Ceinture sera constituée d'une manière continue :

1° Par les sections nouvelles concédées au syndicat de Grande-Ceinture;

2° Par les sections ci-après, qui appartiennent en propre à l'une ou à l'autre des compagnies contractantes, savoir :

Compagnie du Nord.

Épinay-sur-Seine à la gare de la plaine Saint-Denis.

Compagnie de l'Est.

Pantin à Nogent-sur-Marne, Champigny à Sucy-en-Brie.

Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

Villeneuve-Saint-Georges à Juvisy.

(Cette section sera soumise à l'exploitation commune organisée par le présent traité, si elle est nécessaire pour maintenir la continuité de la circulation entre les réseaux des compagnies syndiquées.)

Compagnie d'Orléans.

Juvisy à Épinay-sur-Orge.

(Si cette section est nécessaire pour maintenir la continuité de la circulation.)

3° Par les deux sections de Versailles-Chantiers à Versailles-Matelots et de Poissy à Maisons, appartenant à la compagnie de l'Ouest.

Chaque compagnie restera chargée des travaux de toute nature à exécuter sur les sections qui lui appartiennent, y compris le doublement des voies, s'il devient nécessaire.

REDEVANCE A PAYER POUR L'USAGE DES SECTIONS DE LA GRANDE-CEINTURE APPARTENANT AUX COMPAGNIES SYNDIQUÉES.

Art. 4. — Les trains de voyageurs et de marchandises du syndicat de la Grande-Ceinture passeront sur les sections désignées ci-dessus en se conformant aux règlements des compagnies auxquelles elles appartiennent ; ils pourront desservir les stations établies sur les dites sections.

Le syndicat de la Grande-Ceinture tiendra compte, au prorata kilométrique, à la compagnie propriétaire de la section empruntée, de la moitié des taxes réellement perçues par elle, déduction faite des impôts dus à l'État et des frais accessoires. Ces frais accessoires seront attribués, soit pour le départ, soit pour l'arrivée, à la compagnie propriétaire des stations d'expédition et de destination.

Réciproquement, les compagnies intervenant au présent traité et qui voudront faire passer leurs trains sur une des sections concédées au syndicat de Grande-Ceinture et la desservir auront le droit de le faire en se conformant aux conditions qui viennent d'être exprimées.

TARIF DE TRANSIT SUR LE CHEMIN DE FER DE GRANDE-CEINTURE.

Art. 5. — Le syndicat de Grande-Ceinture réglera ces tarifs ainsi qu'il le jugera convenable, dans les limites de son cahier des charges. Toutefois,

quand deux des parties contractantes auront à fixer un tarif commun pour un transport empruntant à la fois des sections de leurs réseaux et de la ligne de Grande-Ceinture, elles fixeront à elles deux le prix du transport, et pour la partie de ce transport effectuée sur les rails de la Grande-Ceinture, il sera attribué au syndicat une part du prix total proportionnel à la longueur de la section parcourue, sans que cette part puisse être moindre que 0f,06 par tonne et par kilomètre de la dite section dans laquelle, bien entendu, seront comptés les tronçons qui pourront être empruntés aux compagnies contractantes.

PROPRIÉTÉ DES GARES DE JONCTION.

Art. 6. — Les gares établies ou à établir aux points de jonction du chemin de Grande-Ceinture avec les lignes appartenant en propre aux diverses compagnies resteront la propriété de ces compagnies, qui en supporteront les frais de premier établissement, d'entretien et d'exploitation ; le syndicat de Grande-Ceinture payera aux dites compagnies une fraction de l'ensemble des charges annuelles, calculée proportionnellement au nombre des trains reçus ou expédiés par cette gare, suivant chaque direction, les trains qui ne s'arrêteront pas n'étant pas comptés.

Le loyer dû à raison des dépenses de premier établissement sera fixé à 6 p. 100, et réparti entre le syndicat et les compagnies propriétaires dans les proportions indiquées ci-dessus pour les charges annuelles dont il fait partie.

RÉPARTITION DES DÉPENSES ET DES RECETTES ENTRE LES COMPAGNIES SYNDIQUÉES.

Art. 7. — Les comptes des dépenses et recettes d'exploitation, ainsi que des charges de capital et autres, seront établis à la fin de chaque exercice. S'il y a excédant des recettes sur les dépenses, cet excédant sera réparti par parties égales contre les compagnies syndiquées; s'il y a insuffisance de recettes, cette insuffisance sera couverte par parties égales par ces compagnies.

DURÉE.

Art. 8. — Le présent traité restera en vigueur jusqu'à l'expiration de la concession de celle des compagnies contractantes qui restera la dernière en possession de son réseau.

APPROBATION.

Art. 9. — La présente convention ne sera définitive qu'après approbation par le ministre des travaux publics et par l'assemblée générale des actionnaires de chaque compagnie contractante.

ORGANISATION DU SYNDICAT DU CHEMIN DE FER DE GRANDE-CEINTURE DE PARIS.

TITRE PREMIER

CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ. — OBJET. — DÉNOMINATION. — DOMICILE. — DURÉE.

Art. 1er. — Il est établi entre la compagnie du chemin de fer du Nord, la compagnie des chemins de fer de l'Est, la compagnie du chemin de fer du Paris à Orléans et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée une association en participation ou syndicat ayant pour objet la construction et l'exploitation :

1° D'un chemin de fer dit *de Grande-Ceinture de Paris*, le dit chemin partant de la gare des Matelots, sur le chemin de fer de l'Ouest, à Versailles, passant par ou près Saint-Germain-en-Laye, Poissy, Argenteuil, Épinay-sur-Seine et Stains, Dugny, Bobigny et Noisy-le-Sec, Nogent-sur-Marne, la Varenne-Saint-Hilaire et Valenton, Villeneuve-Saint-Georges, Palaiseau, Bièvre, et rejoignant le chemin de fer de l'Ouest à la gare des Chantiers, à Versailles, avec des raccordements sur des lignes principales, rayonnant de Paris ;

2° D'une ligne complémentaire d'Épinay-sur-Seine à la gare de Noisy-le-Sec, sur la ligne de l'Est, passant par les gares de triage de la plaine Saint-Denis et de Pantin;

En exécution :

1° De la loi du 4 août 1875, déclarant d'utilité publique l'établissement des lignes ci-dessus désignées et approuvant la convention passée, le 4 août 1875, entre le ministre des travaux publics et les représentants des quatre compagnies susnommées, convention ayant pour objet de concéder aux dites quatre compagnies le chemin de fer de Grande-Ceinture et la ligne complémentaire d'Épinay-sur-Seine à la gare de Noisy-le-Sec, sous la réserve de l'approbation de la dite convention par l'assemblée générale des actionnaires de chaque compagnie dans le délai d'un an ;

2° De la convention conclue, le 23 septembre 1875, entre les compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Cette société prend le nom de *syndicat du chemin de fer de Grande-Ceinture de Paris*.

Elle a son siége et son domicile attributif de juridiction à Paris.

La société prendra fin à l'expiration de la concession de celle des compagnies syndiquées qui restera la dernière en possession de son réseau.

FORMATION DU CAPITAL.

Art. 2. — Le capital nécessaire à l'établissement du chemin de fer de Grande-Ceinture sera formé par l'émission d'obligations spéciales émises avec la garantie solidaire des compagnies syndiquées.

Chaque compagnie a droit, en conséquence, à une part égale dans la propriété de l'actif social et dans les bénéfices de l'entreprise.

Chaque part d'associé est indivisible et inaliénable pendant toute la durée de la société.

TITRE II.

ADMINISTRATION. — SYNDICAT.

Art. 3. — La société est administrée par un syndicat composé de huit personnes, lesquelles sont désignées par les conseils d'administration des compagnies concessionnaires parmi les membres des dits conseils et à raison de deux administrateurs par compagnie.

La durée des fonctions des syndics est de deux années.

Celui des deux syndics nommés par chaque compagnie qui doit sortir la première année est désigné par la voie du sort; celui qui doit sortir chacune des années suivantes est désigné par l'ancienneté.

Les syndics sortant peuvent être indéfiniment réélus.

Les fonctions des syndics sont gratuites. Ils reçoivent des jetons de présence.

Le syndicat nomme chaque année son président et un vice-président.

En cas d'absence du président et du vice-président, il désigne celui de ses membres qui les remplace.

Le président et le vice-président peuvent être indéfiniment réélus.

Le syndicat se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige et au moins une fois par mois.

Les délibérations, pour être valables, exigent la présence d'un représentant au moins de toutes les compagnies syndiquées moins une.

Les décisions sont prises à la majorité des voix des membres présents.

Quel que soit le nombre des membres présents, les décisions, pour être valables, doivent réunir une majorité au moins égale au nombre des compagnies syndiquées moins une.

Les délibérations du syndicat sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et par deux des membres qui ont pris part à la délibération.

Les copies ou extraits de ces délibérations à produire en justice ou ailleurs sont signées par le président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

Le syndicat peut déléguer la totalité de ses pouvoirs, soit à un, soit à plusieurs de ses membres, soit à telles autres personnes que bon lui semble, mais seulement par un mandat spécial et pour une ou plusieurs affaires déterminées.

Il peut également déléguer la totalité ou partie de ses pouvoirs généraux pour la direction des affaires de la société, à une personne prise en dehors de son sein, le mandat général, dans ce cas, définissant expressément ceux des pouvoirs mentionnés à l'article 4 ci-après qui font l'objet de la délégation.

Art. 4. — Le syndicat fait l'émission des emprunts autorisés par l'assemblée générale.

Il fixe les dépenses générales de l'administration.

Il nomme et révoque les agents et employés; il fixe leurs traitements et détermine leurs attributions.

Il opère les recettes et en donne quittance.

Il effectue ou autorise les payements.

Il autorise, effectue ou ratifie les achats de terrains et immeubles nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances. Il peut, avec l'autorisation de l'assemblée générale, acheter des immeubles autres que ceux désignés ci-dessus. Il autorise la vente des terrains et immeubles inutiles.

Il fait les ventes et achats d'objets mobiliers.

Il autorise les retraits, transferts, transports, aliénations de fonds, rentes et valeurs appartenant à la société.

Il autorise les actions judiciaires, compromis et transactions.

Il autorise les mainlevées d'oppositions ou d'inscriptions hypothécaires, ainsi que les désistements de priviléges avec ou sans payement.

Il passe les marchés pour la construction et l'exploitation du chemin ; il passe également les traités avec d'autres compagnies de chemins de fer.

Il règle les conditions de raccordements de voies demandés par des particuliers, des compagnies, des administrations privées ou publiques.

Il fixe et modifie les tarifs dans les limites déterminées par le cahier des charges.

Le syndicat est chargé spécialement d'assurer, vis-à-vis de chacune des compagnies concessionnaires, l'exécution des dispositions du cahier des charges de la concession et de la convention du 4 août 1875, conclue entre les compagnies syndiquées, notamment des articles 4, 5 et 6 de la dite convention.

Art. 5. — Le transfert des rentes et aliénation de valeurs, ainsi que les acceptations de mandats sur les banques, sur les receveurs généraux et sur tous les autres dépositaires des fonds publics, sont signés par deux syndics et un délégué de la compagnie,

Art. 6. — Les membres du syndicat ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire, relativement aux engagements de la société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

TITRE III.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Art. 7. — L'assemblée générale se compose :

1° Des membres du syndicat ;

2° De quatre administrateurs délégués spécialement par le conseil d'administration de chacune des compagnies associées.

Pour que l'assemblée générale soit régulièrement constituée, il faut au moins la présence d'un syndic ou délégué spécial de toutes les compagnies moins une.

Art. 8. — L'assemblée générale se réunit de droit chaque année dans le mois de février.

Elle se réunit, en outre, toutes les fois que le syndicat en reconnaît l'utilité ou que les syndics de deux compagnies en font la demande pour un dépôt déterminé.

Les convocations ordinaires et extraordinaires sont faites quinze jours à

l'avance, par lettres adressées à chacune des compagnies. Ces lettres indiquent les questions à l'ordre du jour.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, les délégués spéciaux doivent déposer au siége de la société des pouvoirs en vertu desquels ils agissent.

L'assemblée générale est convoquée et présidée par le président ou le vice-président du syndicat et, à défaut, par celui des administrateurs qui le remplace. Deux scrutateurs sont désignés par le sort. Le bureau désigne le secrétaire.

Art. 9. — L'assemblée générale entend les comptes et les approuve, s'il y a lieu ; elle fixe, pour chaque exercice, le montant des bénéfices ou des pertes à répartir également entre les compagnies associées.

Elle statue sur les propositions qui lui sont soumises par le syndicat, concernant : premièrement, les emprunts, les modifications ou additions à la présente organisation ; secondement, les prolongements ou embranchements du chemin de fer, les prolongations ou renouvellement de la concession, la prorogation ou la dissolution de la société.

Elle prononce, en se renfermant dans les limites du présent règlement, sur tous les intérêts de la société.

Elle donne les pouvoirs nécessaires pour l'exécution de ses délibérations.

Art. 10. — Dans toutes les délibérations de l'assemblée générale, le vote a lieu par compagnie, les syndics et les délégués spéciaux de chaque compagnie étant, à cet effet, comptés pour une seule voix, en quelque nombre qu'ils se trouvent.

Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix des compagnies.

Art. 11. — Lorsque, sur une première convocation, l'assemblée générale n'a pas pu délibérer valablement, il est procédé à une seconde convocation à quinze jours au moins et un mois au plus d'intervalle.

Cette convocation est faite dans les termes prescrits par l'article 8.

Les délibérations prises dans cette seconde réunion ne peuvent porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première réunion.

Ces délibérations sont valables quel que soit le nombre des membres présents, pourvu qu'elles réunissent la majorité des voix des compagnies associées, sauf les dispositions de l'article suivant.

Art. 12. — Les délibérations ayant pour objet des emprunts, des modifications ou additions à la présente organisation, des prolongements ou embranchements du chemin de fer, des prolongations ou renouvellements de la concession, la prolongation ou la dissolution de la société, ne sont valables que si elles réunissent l'assentiment de toutes les compagnies associées.

Art. 13. — Les délibérations de l'assemblée générale obligent toutes les compagnies associées.

Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau.

TITRE IV.

COMPTES ANNUELS. — DIVIDENDE.

Art. 14. — Il est dressé chaque année un inventaire général de l'actif et

du passif de la société. Cet inventaire est soumis par le syndicat de l'assemblée générale dans la séance ordinaire de février.

Art. 15. — Les produits de l'entreprise servent d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin, les frais d'administration, les redevances prévues aux articles 4 et 6 de la convention du 23 septembre 1875, passée entre les compagnies associées, les impôts et contributions de toute nature, l'intérêt et l'amortissement des emprunts et généralement toutes les charges sociales.

S'il y a excédant, le bénéfice est partagé par égales portions entre les compagnies associées. S'il y a insuffisance, la perte est supportée par chacune d'elles dans la même proportion.

TITRE V.

LIQUIDATION. — CONTESTATIONS.

Art. 16. — Lors de la dissolution de la société, le syndicat déterminera le mode de liquidation à suivre.

A l'expiration de la concession, les sommes restant dans la caisse et les valeurs provenant de la liquidation serviront, avant toute répartition de bénéfices aux compagnies associées, à mettre en bon état d'entretien le chemin et ses dépendances de toute nature, pour le tout être remis au Gouvernement, conformément aux dispositions du cahier des charges.

Art. 17. — Dans le cas où la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, usant de la faculté prévue à l'article 8 de la convention intervenue, le 4 août 1875, entre le Gouvernement et les quatre compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée, entrerait dans le syndicat constitué pour l'exécution du chemin de fer de Grande-Ceinture, l'article 3 ci-dessus sera modifié en ce sens que le nombre des personnes composant le syndicat chargé de l'administration de la société sera porté à dix.

Art. 18. — Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition des présentes pour les faire publier partout où besoin sera.

Paris, le 25 septembre 1875.

(N° 30)

[14 décembre 1875.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux ci-après concernant l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est.

LIGNE DE FROUARD A METZ.

Établissement d'une station à Pompey, conformément à un projet présenté le 11 août 1875, avec un devis estimatif montant à. .	fr. c. 118.000,00

LIGNE DE PARIS A STRASBOURG.

Gare de la Villette. — Entre-solement du hangar F, évalué, pour la part afférente à l'ancien réseau, à.	9.207,71
Gare de Pantin. — Construction d'un quai pour la manutention du pétrole, évalué, pour la part afférente à l'établissement de l'ancien réseau, à.	4.381,74

LIGNE DE PARIS A VINCENNES.

Station de Saint-Mandé. — Établissement d'une rampe pour la sortie des voyageurs, évalué à.	6.178,58
Ensemble.	137.768,03

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte des 40 millions de francs ouvert, conformément à l'article 10 de la convention susmentionnée, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées au dit compte.

(N° 31)

[14 décembre 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier la fosse n° 3 des mines d'Auchy-au-Bois à la station de Lillers, sur la ligne d'Arras à Hazebrouck.

Le Président de la République française,

Vu le décret, en date du 25 avril 1860 (*), portant déclaration d'utilité publique et concession à la compagnie des mines d'Auchy-au-Bois d'un chemin de fer d'embranchement destiné à relier la fosse n° 1 de ses exploitations à la station de Lillers, sur la ligne d'Arras à Hazebrouck; ensemble le cahier des charges y annexé;

(*) *Annales* 1860, p. 209.

avancer au département du Pas-de-Calais, pour la destination ci-dessus relatée, une somme de 500.000 francs.

Art. 2. — La dite chambre est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excède pas 6 p. 100, la somme de 500.000 francs, montant de son avance au département.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec la faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission puisse dépasser 0f,45 par 100 francs.

Art. 3. — L'amortissement de l'emprunt aura lieu en dix annuités, à partir de l'année 1882.

Art. 4. — Le ministre de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 33)

[29 décembre 1875.]

Décret qui ouvre un crédit sur l'exercice 1875, à titre de fonds de concours versés au trésor par le syndicat du canal de l'Est, pour les travaux de construction de ce canal.

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1875 (chapitre XXXIV, — *Amélioration des rivières*), un crédit de 1.500.000 francs, applicable à l'exécution des travaux du canal de l'Est.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par le syndicat du canal de l'Est.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

(N° 34)

[29 décembre 1875.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1875, un crédit à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds du budget de l'exercice 1875 (première et deuxième section), un crédit de 1.440.571f,16.

Cette somme de 1.440.571f,16 est répartie de la manière suivante entre les chapitres de la première et de la deuxième section ci-après désignés, savoir :

Ire SECTION.

SERVICE ORDINAIRE.

		francs.
Chap. XI.	Routes et ponts	85.707,60
— XII.	Navigation intérieure. — Rivières	68.427,74
— XIII.	Navigation intérieure. — Canaux	9.335,87
— XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux	102.140,00

IIe SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

Chap. XXIX.	Lacunes des routes nationales	14.500,00
— XXXIV.	Amélioration des rivières	667.197,28
— XXXVI.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes	327.949,61
— XXXVII.	Travaux de défense contre les inondations	35.000,00
— XXXVIII.	Travaux d'amélioration agricole	2.313,06
— XLIII.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'État	128.000,00
	Ensemble, comme ci-dessus	1.440.571,16

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice **1875.**

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	Ire SECTION (SERVICE ORDINAIRE).	
	CHAPITRE XI.	
	ROUTES ET PONTS. — TRAVAUX ORDINAIRES.	fr. c.
Aisne.	Régularisation de l'écoulement des eaux sur la route nationale, n° 38, dans la traverse de Tergnier.	1.789,19
	Construction de trottoirs et de caniveaux sur la route nationale, n° 38, dans la traverse de la commune de Farguiers.	3.000,00
Alpes (Basses-).	Établissement de trottoirs dans la ville de Seyne, le long de la route nationale, n° 100.	1.300,00
Aube.	Élargissement de la route nationale, n° 19, dans la traverse de Troyes.	1.674,00
Calvados.	Établissement d'aqueducs en remplacement de cassis dans les rues de Bayeux, de Caponnière et des Capucins, à Caen (routes nationales, n°s 13 et 175).	3.000,00
Corrèze.	Établissement de trottoirs le long de la route nationale, n° 20, dans la traverse de la ville de Brive.	6,666,67
Doubs.	Construction de trottoirs et d'aqueducs dans la traverse de Saint-Claude (route nationale, n° 57).	3.500,00
	Amélioration de la route nationale, n° 83, dans la traverse d'Arecy.	3.500,00
Gironde.	Entretien des routes nationales dans la traverse de la ville de Bordeaux.	9.510,00
Ille-et-Vilaine. .	Construction d'un mur de soutènement le long de la route nationale, n° 168, dans la traverse de Dinard.	700,00
Indre.	Amélioration de la route nationale, n° 151, dans la traverse d'Issoudun.	7.000,00
Loire (Haute-). .	Construction d'un aqueduc sous la route nationale, n° 102, entre la place du Breuil et la rue des Capucins, dans la traverse du Puy.	5.722,45
Lot-et-Garonne.	Élargissement de la route nationale, n° 127, dans la traverse de Marmande.	500,00
Lozère.	Amélioration du pont de Marel et de ses abords (route nationale, n° 107).	1.200,00
Maine-et-Loire.	Prolongement jusqu'au chemin de ronde des trottoirs et caniveaux existant sur la route nationale, n° 159 *bis*, dans la traverse de la commune de Châteauneuf.	1.000,00
Marne.	Construction d'une chaussée pavée dans la rue des Fusiliers, à Epernay (route nationale, n° 51).	12.000,00
	Construction d'un aqueduc sous la route nationale, n° 4, au carrefour de la rue d'Orfeuil, dans la traverse de Châlons.	2.000,00
Pyrénées (Basses-).	Travaux de couverture du ruisseau le Hédas, qui déverse ses eaux dans les fossés de la route nationale, n° 117, à l'entrée de Pau.	3.333,33
Seine-et-Oise. .	Arrosage des routes nationales, n°s 10 et 185, dans la traverse de Versailles.	2.581,66
	A reporter.	69.957,60

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
		fr. c.
	Report.	69.957,60
Somme.	Pavage de la chaussée empierrée de la route nationale, n° 1, de Paris à Calais, à la sortie d'Abbeville.	12.250,00
Vaucluse.	Plantations sur la route nationale, n° 7, aux abords de Courthézon.	1.000,00
Vendée.	Amélioration de la route nationale, n° 159 *bis*, dans la rue de Bordeaux, à la Roche-sur-Yon.	2.500,00
	Total du chapitre XI.	85.707,60
	CHAPITRE XII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES.	
Allier.	Rechargement du perré de défense contre l'Allier établi le long de la propriété d'*Arfeuilles*.	1.372,00
	Réparations au perré des Poissons, sur l'Allier.	500,00
	Réparations au perré du Charmeil, sur la rivière d'Allier.	901,67
Ardèche.	Construction d'un bas-port sur le Rhône, à Tournon.	8.250,00
Calvados.	Entretien du chemin de halage de la rive droite de l'Orne, entre Caen et Clopée.	800,00
Dordogne.	Construction d'un pont fixe sur la rivière d'Isle, à l'écluse de Saint-Astier.	10.400,00
Indre-et-Loire.	Construction d'un escalier sur le quai de la Poissonnerie, à Tours.	1.700,00
Isère.	Construction d'un pont de halage sur la Vence, à l'embouchure de cette rivière dans l'Isère.	900,00
Lot-et-Garonne.	Construction d'une cale de commerce sur le Lot, à Granges.	2.100,00
Maine-et-Loire.	Établissement d'une cale sur la Loire, à la Bohalle.	4.000,00
	Amélioration du port de Lion-d'Angers, sur l'Oudon.	800,00
Pas-de-Calais.	Travaux de curage de la Scarpe.	1.764,30
	Entretien du chemin de halage de la Scarpe.	362,00
	Réparation de l'estacade de Watten, sur l'Aa.	250,00
Puy-de-Dôme.	Construction d'un perré sur l'Allier.	6.500,00
	Entretien du perré de la Grange, sur l'Allier.	200,00
	Entretien des travaux de défense du chemin vicinal, n° 34, contre l'Allier.	1.805,86
Rhône.	Entretien des quais du Rhône et de la Saône, dans la traverse de Lyon.	10.000,00
Saône (Haute-).	Amélioration du quai de la rive droite de la Saône, dans la ville de Gray.	7.750,00
Seine.	Établissement de quatre pieux d'amarre destinés à garer des bains froids dans le bras de la Seine, au Bas-Meudon.	600,00
Seine-et-Marne.	Construction d'une banquette de halage à Lagny, sur la Marne.	3.000,00
Tarn.	Entretien du barrage de Gaillac, sur le Tarn.	1.171,91
Vienne.	Exhaussement du quai de la rive droite de la Vienne, dans la ville de Châtellerault.	3.000,00
Yonne.	Entretien de pertuis établis sur la Cure.	300,00
	Total du chapitre XII.	68.427,74
	CHAPITRE XIII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — CANAUX.	
Côte-d'Or.	Arrachage de souches et remplissage de trous sur le canal de Bourgogne.	124,00
	A reporter.	124,00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
		fr. c.
	Report.	124,00
Ille-et-Vilaine.	Construction d'une cale d'embarquement à Betton, sur le canal d'Ille-et-Rance	796,87
Nord	Entretien des ponts de la Sambre	1.000,00
Pas-de-Calais.	Entretien du chemin de halage du canal de la Sensée	100,00
Somme	Travaux de reconstruction du pont établi sur l'écluse de Méricourt (canal de la Somme)	4.000,00
	Reconstruction d'un ponceau sur le contre-fossé du canal de la Somme, au droit de l'écluse d'Ailly	390,00
Yonne	Reconstruction de la prise d'eau de Tonnerre	2.925,00
	Total du chapitre XIII	9.335,87
	CHAPITRE XIV.	
	PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX.	
Calvados	Travaux de dévasement du port de Honfleur	10.000,00
	Entretien des cales du port de Grandcamp	1.000,00
	Indemnités aux officiers et maîtres de port chargés du service des renseignements météorologiques	240,00
Charente-Inférieure.	Dévasement des ports	20.000,00
	Construction d'un deuxième môle au port de la Repentie	15.000,00
Côtes-du-Nord.	Éclairage des quais de la rive droite du port du Légué	2.500,00
	Établissement d'un chemin reliant le quai ouest du port de Perros-Guirec à la jetée de Leuquin	20.000,00
Gironde	Amélioration du port d'Audenge	500,00
	Entretien du port de Saint-Christoly	500,00
Hérault	Agrandissement du port de Marseillan	4.000,00
	Entretien des ports de Balaruc, de Mèze, de Bouzigues et de Marseillan	2.650,00
Manche	Construction d'une passerelle au Haut-Dyck, sur la Taute, au port de Carentan	2.000,00
Nord	Entretien des chaussées des quais du port de Dunkerque	4.000,00
Pas-de-Calais.	Entretien des quais du port de Boulogne	3.350,00
	Construction de perrés défensifs dans l'anse du Portel	2.300,00
Pyrénées (Basses-)	Entretien de la côte des Basques	1.600,00
Seine-Inférieure.	Entretien des quais des ports du Havre et de Rouen	12.500,00
	Total du chapitre XIV	102.140,00
	IIe SECTION.	
	(TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.)	
	CHAPITRE XXIX.	
	LACUNES DES ROUTES NATIONALES.	
Savoie (Haute-).	Construction de la route nationale, n° 202, entre Cluses et le pont de Bioge	14.500,00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	CHAPITRE XXXIV.	
	AMÉLIORATION DES RIVIÈRES.	fr. c.
Ardèche.	Construction d'une digue de défense sur le Rhône, en amont du pont de Viviers.	9.065,00
Mayenne.	Construction du quai Béatrix, sur la Mayenne. .	20.000,00
	Construction d'écluses sur la basse Mayenne. . .	450.000,00
Meurthe-et-Moselle.	Travaux de canalisation de la Moselle, entre Toul et Pont-Saint-Vincent.	82.132,28
	Travaux destinés à alimenter d'eau la ville de Nancy et le bief de partage de Mauvais-Lieu, sur le canal de l'Est.	50.000,00
Meuse.	Construction d'un quai sur la Meuse, dans la traversée de Verdun.	56.000,00
	Total du chapitre XXXIV.	667.197,28
	CHAPITRE XXXVI.	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION ET D'ACHÈVEMENT DES PORTS MARITIMES.	
Calvados. . . .	Travaux d'amélioration du port de Honfleur. . .	200.000,00
Gironde.	Travaux d'amélioration des quais Deschamps et des Queynies, au port de Bordeaux.	26.303,61
	Construction d'un égout collecteur sous le quai Bacalan, au port de Bordeaux.	4.250,00
Nord.	Établissement d'un batardeau en travers du goulet de l'écluse du bassin des Chasses au port de Dunkerque.	30.000,00
Seine-Inférieure.	Travaux d'amélioration du port de Dieppe. . . .	67.396,00
	Total du chapitre XXXVI.	327.949,61
	CHAPITRE XXXVII.	
	TRAVAUX DE DÉFENSE CONTRE LES INONDATIONS.	
Calvados.	Construction d'un aqueduc destiné à défendre la ville de Caen contre les inondations.	5.000,00
Maine-et-Loire.	Exhaussement des bas quartiers de la ville d'Angers.	10.000,00
	Construction d'une levée submersible entre le Marillais et la Patache, sur la Loire.	20.000,00
	Total du chapitre XXXVII.	35.000,00
	CHAPITRE XXXVIII.	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION AGRICOLE.	
Ain.	Construction d'un puits public.	1.073,06
Corse.	Construction d'une fontaine publique à Sainte-Lucie-di-Tallano.	1.240,00
	Total du chapitre XXXVIII.	2.313,06
	CHAPITRE XLIII.	
	TRAVAUX DE CHEMINS DE FER EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT.	
Hérault.	Établissement des fondations d'un pont sur l'Orb (chemin de fer de Mazamet à Bédarieux). . . .	93.000,00
	A reporter.	93.000,00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
		fr. c.
	Report.	93.000,00
Pas-de-Calais. .	Établissement du chemin de fer de Béthune à Abbeville, par la vallée de la Clarence.	30.000,00
	Substitution d'un passage supérieur au passage à niveau prévu sur le chemin de fer de Béthune à Abbeville, à la rencontre du chemin de grande communication, n° 81, de Bapaume à Britel.	3.000,00
Pyrénées (Hautes-).	Études pour l'établissement d'un chemin de fer de Lure à Pierrefitte.	2.000,00
	Total du chapitre XLIII.	128.000,00

RÉCAPITULATION.

Ire SECTION. — TRAVAUX ORDINAIRES.

			fr. c.
CHAP.	XI.	Routes et ponts. — Travaux ordinaires.	85.707,60
——	XII.	Navigation intérieure. — Rivières.	68.427,74
——	XIII.	Navigation intérieure. — Canaux.	9.335,87
——	XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux.	102.140,00

IIe SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

CHAP.	XXIX.	Lacunes des routes nationales.	14.500,00
——	XXXIV.	Amélioration des rivières.	667.197,28
——	XXXVI.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.	327.949,61
——	XXXVII.	Travaux de défense contre les inondations. . . .	35.000,00
——	XXXVIII.	Travaux d'amélioration agricole.	2.313,06
——	XLIII.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'État. .	128.000,00
		Total général.	1.440.571,16

(N° 35)

[8 janvier 1876.]

Décret qui fixe la cotisation à percevoir sur les coupons, parts ou éclusées de bois de charpente, sciage et charronnage flottés, pendant l'exercice 1876. (*Approvisionnement de Paris.*)

Art. 1er. — Il sera perçu, à titre de cotisation, sur les coupons, parts ou éclusées de bois de charpente, sciage et charronnage flottés, pendant l'exercice 1876, savoir :

1° Pour chaque coupon de charpente flotté sur les rivières d'Aube, d'Yonne, de Cure et d'Armançon, ainsi que sur le canal de Bourgogne, 5 fr., dont 2f50 à l'entrée et 2f,50 à la sortie, ci. . . . . fr. 5

	fr.
2° Pour chaque coupon de charronnage provenant des dites rivières, 5 francs, dont $2^f,50$ à l'entrée et $2^f,50$ à la sortie, ci.	5
Sans préjudice du payement de la cotisation spécialement affectée au service des flots et éclusées indispensables sur l'Aube et sur l'Yonne.	
3° Pour chaque coupon de charpente provenant de la rivière de Marne, 8 francs, dont 4 francs à l'entrée et 4 francs à la sortie, ci.	8
4° Pour chaque part de sciage provenant de la dite rivière, 8 francs, dont 4 francs à l'entrée et 4 francs à la sortie, ci.	8
5° Pour chaque coupon de charronnage provenant de la dite rivière, 6 francs, dont 3 francs à l'entrée et 3 francs à la sortie, ci.	6
6° Pour chaque éclusée de bois de chêne, de quelque rivière qu'elle provienne, 20 francs, dont 10 fr. à l'entrée et 10 fr. à la sortie, ci.	20
7° Pour chaque éclusée de sapin provenant de la rivière d'Yonne, 40 fr., dont 15 francs à l'entrée et 25 francs à la sortie, ci.	40
8° Pour chaque éclusée de sapin provenant de la rivière de Marne, 40 francs, dont 15 francs à l'entrée et 25 francs à la sortie, ci. . .	40
9° Pour chaque coupon de charpente flotté sur les canaux latéraux à la Marne, 8 francs, dont 4 fr. à l'entrée et 4 fr. à la sortie, ci. . .	8
10° Pour chaque coupon de charronnage flotté sur les dits canaux, 6 fr., dont 3 francs à l'entrée et 3 francs à la sortie, ci.	6
11° Pour chaque part de sciage flottée sur les dits canaux, 8 francs, dont 4 francs à l'entrée et 4 francs à la sortie, ci.	8

Selon l'usage, les coupons et parts des rivières dites *Petite-Seine* et *Morin* seront comptés à raison de 3 pour 2.

Indépendamment des cotisations ci-dessus applicables aux parts et coupons de la rivière d'Aube, il sera perçu, lors du départ de Brienne, pour chaque coupon ou part, 4 francs pour le service des flots de cette rivière.

Art. 2. — Le payement des cotisations ci-dessus sera fait à Paris entre les mains de l'agent général de la compagnie, sauf pour la cotisation spéciale à la rivière d'Aube, laquelle sera versée entre les mains de l'agent préposé à la résidence de Brienne.

Art. 3. — L'agent général est autorisé à faire toute poursuite et diligence pour assurer le recouvrement des cotisations en employant toutes les voies de droit, et, au besoin, la perception s'effectuera comme en matière de contributions publiques.

Art. 4. — Le présent décret, reproduit en caractères lisibles et apparents, sera affiché, pendant toute la durée de l'exercice 1876, dans les bureaux des agents préposés à la perception des cotisations.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

(N° 36)

[8 janvier 1876.]

Décret qui déclare navigable le chenal de Plassac situé sur la rive droite de la Gironde.

Le Président de la République française,

Vu les propositions présentées par les ingénieurs, en vue de déclarer navigable le chenal de Plassac situé sur la rive droite de la Gironde;

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur ces propositions, notamment l'avis de la commission d'enquête, en date du 1er mai 1875;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 1er août 1874 et 16 octobre 1875;

Vu les lois des 15 avril 1829 et 3 mai 1841;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le chenal de Plassac est déclaré navigable entre son embouchure et l'écluse de chasse située à l'amont du port de ce nom.

(N° 37)

[17 janvier 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique le prolongement du chemin de fer de Vitré à Fougères et à la baie du mont Saint-Michel, depuis la gare de Moidrey jusqu'au lieu dit la Caserne, *à l'extrémité du canal de Couësnon.*

Le Président de la République française,

Vu les loi et décret du 26 juillet 1863, approuvant la convention passée le même jour avec la compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères pour la concession, à titre éventuel, d'un chemin de fer de Fougères à la baie du mont Saint-Michel, ainsi que le cahier des charges annexé à cette convention;

Vu le décret, en date du 22 décembre 1869 (*), qui a rendu définitive la concession de ce chemin;

(*) *Ann.* 1870, p. 409.

Vu les projets présentés par la compagnie de Vitré à Fougères, pour le prolongement du dit chemin au delà de Moidrey, où il s'arrête actuellement, jusqu'au lieu dit *la Caserne-des-Douanes*, à l'extrémité du canal de Couësnon;

Vu le dossier de l'enquête à laquelle ces projets ont été soumis dans le département de la Manche, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 9 août 1875;

Vu la lettre du ministre de la guerre, en date du 8 février 1875, portant adhésion à l'exécution immédiate du prolongement susmentionné;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 22 avril et 22 novembre 1875;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique le prolongement du chemin de fer de Vitré à Fougères et à la baie du mont Saint-Michel, depuis la gare de Moidrey jusqu'au lieu dit *la Caserne*, à l'extrémité du canal de Couësnon.

Art. 2. — La compagnie concessionnaire du chemin de fer de Vitré à Fougères est autorisée à construire et à exploiter le dit prolongement à ses frais, risques et périls, suivant les clauses et conditions du cahier des charges annexé à la convention approuvée par les loi et décret susvisés du 26 juillet 1868.

Art. 3. — Les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux devront être accomplies dans un délai de dix-huit mois, à partir de la promulgation du présent décret.

La compagnie est substituée, pour ces expropriations, aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

(N° 38)

[23 janvier 1876.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter et les dé-

penses à faire sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON, PAR LE BOURBONNAIS.

	francs.
Projet d'établissement de deux voies nouvelles et d'une salle d'attente d'été à la gare de Combs-la-Ville, présenté le 24 juin 1875, avec un détail estimatif montant à.	38.080
Projet d'agrandisssement des voies de la gare de Montargis, présenté le 30 septembre 1874, avec un détail estimatif montant à.	102.000
Projet d'un quai découvert pour chevaux et chaises de poste à la gare de Solterre, présenté le 30 août 1873, avec un détail estimatif montant à.	3.200

LIGNE DE BESANÇON A VESOUL.

Projet d'établissement d'une halte à Auxon-Dessus, présenté le 23 mai 1875, avec un détail estimatif montant à.	10.000

LIGNE D'AIX-LES-BAINS A ANNECY.

Projet d'établissement d'une voie de débord et d'une plaque tournante à la gare d'Annecy, présenté le 25 février 1875, avec un détail estimatif montant à.	18.500

LIGNE DE MOUCHARD AUX VERRIÈRES.

Projet d'agrandissement du dépôt des machines à la gare de Mouchard, présenté le 18 juillet 1875, avec un détail estimatif montant à.	35.000

LIGNE DE LYON A GRENOBLE.

Projet d'agrandissement du bâtiment principal de la gare de Rives, présenté le 8 juillet 1875, avec un détail estimatif montant à. . .	20.000
Projet d'agrandissement des voies et de la cour des marchandises de la gare de Saint-Priest, présenté le 20 juin 1875, avec un détail estimatif montant à.	19.000

LIGNE DE LIVRON A PRIVAS.

Projet de pose de la deuxième voie entre la Voulte et le Pouzin, présenté le 20 octobre 1873, avec un détail estimatif réglé à. . .	840.000

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

Nouveau projet de construction d'un pont sur rails en remplacement du passage à niveau de la Croix-Barret, à la gare de Lyon-Guillotière, présenté le 28 avril 1875. — Différence entre la dépense de ce nouveau projet et celle du projet déjà approuvé par le décret du 2 juillet 1873.	112.000
Ensemble.	1.197.780

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte des 96 millions de francs ouverts, conformément à l'article 12 de la convention susmentionnée du 18 juillet 1868, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées au dit compte.

(N° 39)

[23 janvier 1876.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

	ANCIEN réseau.	NOUVEAU réseau.
LIGNE DE ROANNE A LYON, PAR SAINT-ÉTIENNE, ET DE SAINT-ÉTIENNE AU PUY.		
Projet d'agrandissement de la gare de Saint-Étienne, présenté le 10 avril 1874, avec un devis estimatif montant, d'après les nouvelles propositions de la compagnie, à 971.000 francs pour la part afférente à l'ancien réseau et à 485.000 francs pour la part afférente au nouveau réseau.	francs. 971.000	francs. 485.000
RÉSEAU.		
Projets relatifs à l'établissement d'ateliers pour le petit entretien des wagons à la gare de Marseille-Prado et à la construction de nouvelles installations aux ateliers d'Arles, présentés les 3 juillet, 3 août et 15 septembre 1874, avec des devis estimatifs s'élevant, d'après les nouvelles propositions de la compagnie, à 1.310.400 francs pour la part afférente à l'ancien réseau et à 129.600 francs pour celle afférente au nouveau réseau.	1.310.400	129.600
LIGNE DE TOULON A NICE.		
Projet d'établissement de la seconde voie entre Toulon et les Arcs, présenté le 17 mars 1875, avec un devis estimatif montant à 3.848.000 francs, que la compagnie propose d'imputer sur l'ancien réseau.	3.848.000	»
Ensemble.	6.129.400	614.600

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront impu-

tées sur le compte de 96 millions de francs et sur celui de 7 millions de francs ouverts, conformément aux articles 9 et 12 de la convention du 18 juillet 1868, pour travaux complémentaires de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées à chacun de ces comptes.

(N° 40)

[23 anvier 1876.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun des dits projets a été soumis, et notamment les avis du conseil des ponts et chaussées, des 20 février et 9 octobre 1875;

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A ARGENTEUIL.

	fr. c.
Projet de nouveaux aménagements pour le service des marchandises à la gare d'Argenteuil, présenté le 19 juillet 1875, avec un détail estimatif montant à.	48.000,00
LIGNE DE PARIS A ROUEN.	
Projet d'allongement du quai à voyageurs (côté descendant) à la station de Bonnière, présenté le 14 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à.	8.000,00
LIGNE DE PARIS A DIEPPE.	
Projet d'installation complémentaire de la voie ferrée établie sur les quais de Dieppe pour desservir la gare maritime des paquebots de Dieppe à Newhaven, présenté avec un détail estimatif montant à.	50.000,00
LIGNE D'AUTEUIL.	
Pavage dans diverses rues du seizième arrondisement de Paris; taxes dues à la ville de Paris pour l'année 1875.	9.467,55
Ensemble.	115.467,55

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront im-

putées sur le compte des 124 millions de francs ouverts, conformément à l'article 5 de la convention du 4 juillet 1868, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées au dit compte.

(N° 41)

[23 janvier 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'embranchement destiné à relier les mines de houille de Réty, Ferques et Hardinghen à la station de Caffiers, sur la ligne de Boulogne à Calais.

Le Président de la République française,

Vu l'avant-projet présenté par la compagnie des mines de houille de Réty, Ferques et Hardinghen, pour l'établissement d'un chemin de fer d'embranchement destiné à relier sa fosse dite *de la Providence* à la station de Caffiers, sur la ligne de Boulogne à Calais;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département du Pas-de-Calais, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 18 janvier 1875;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue entre les officiers du génie militaire et les ingénieurs des ponts et chaussées, et l'adhésion donnée, le 13 avril 1875, par le colonel directeur du génie à Arras, conformément à l'article 18 du décret du 16 août 1853;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 13 septembre 1875;

Vu le cahier des charges arrêté par le ministre des travaux publics le 23 janvier 1876;

Vu le certificat constatant le versement à la caisse des dépôts et consignations d'une somme de 5.000 francs, à titre de cautionnement;

Vu la loi du 12 juillet 1865, article 8;

Vu la loi du 27 juillet 1870;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique,

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un

chemin de fer d'embranchement destiné à relier la fosse dite *de la Providence*, exploitée par la compagnie des mines de houille de Réty, Ferques et Hardinghen, à la station de Caffiers, sur la ligne de Boulogne à Calais.

Art. 2. — La compagnie des mines de houille de Réty, Ferques et Hardinghen est autorisée à établir la voie d'embranchement dont il s'agit à ses frais, risques et périls, ainsi qu'aux clauses et conditions du cahier des charges susvisé, lequel restera annexé au présent décret.

Art. 3. — L'embranchement concédé pourra, quant à présent, être exclusivement affecté aux transports des produits des mines de Réty, de Ferques et d'Hardinghen, et la compagnie jouira du bénéfice des dispositions de l'article 62 du cahier des charges de la compagnie du Nord.

Toutefois, le Gouvernement se réserve la faculté d'exiger, dès que la nécessité en sera reconnue, après enquête, l'établissement soit d'un service public de marchandises, soit d'un service de voyageurs et de marchandises, et, dans ce cas, les dispositions des articles 54, 55, 56 et 57 du titre V du cahier des charges susmentionné recevront leur application.

Art. 4. — Les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux devront être accomplies dans un délai de dix-huit mois, à partir de la promulgation du présent décret.

La compagnie sera substituée, pour ces expropriations, aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Cet embranchement part de la station de Caffiers et côtoie la ligne de Boulogne à Calais sur une longueur d'environ 3.300 mètres en traversant les communes de Caffiers et de Ferques, et tourne ensuite à gauche en pénétrant dans la commune de Réty, pour atteindre la fosse dite *la Providence*.

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite du département d'Eure-et-Loir (*Annales* 1872, p. 34, *cahier de mars*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de trois mois, à partir du décret de concession, et terminés dans un délai de dix-huit mois, à partir de la même date, de telle sorte qu'à l'expiration de ce dernier délai, le chemin de fer soit en exploitation dans toute son étendue.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre. qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du ministre; l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4. — La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

Art. 5.—Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages, soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrées, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés pour une voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra

être de $1^m,44$ à $1^m,45$. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieur du ballast, sera de 1 mètre au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de $0^m,50$ de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés ou rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 200 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^m,029$ par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet des dites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11 à 15. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins $4^m,50$ de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et 6 mètres de hauteur sous-clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieur de chaque voie ne sera pas inférieure à $4^m,80$.

L'ouverture des puits d'aérage et de constructions de souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toute les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — La compagnie n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité ; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

L'administration fixera le poids des rails, sur la proposition de la compagnie.

Art. 20. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 21 et 22. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon des servitudes des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la

mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de a traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 25 et 26. — (*Voir les art. 24 et 25 du type.*)

Art. 27. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance. Toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Tout marché général pour l'ensemble du chemin de fer, soit à forfait, soit sur série de prix, est, dans tous les cas, formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'administration auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — (*Voir l'art. 27.*)

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux et dans le délai qui sera fixé par l'aministration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui ont été exécutés, le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous des dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30 et 31. — (*Voir les art. 29 et 30 du type.*)

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles, elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures des voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux ;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées ;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, munies soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie pourra employer des voitures mixtes contenant des compartiments de première, deuxième et troisième classe ; les voitures seront construites sur les meilleurs modèles.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires, non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le ministre déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Art. 34. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'ex-

ploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La concession du chemin de fer d'embranchement mentionné à l'article 1er du présent cahier des charges sera égale au temps restant à courir sur la concession du chemin de fer du Nord et pourra prendre fin, comme celui-ci, le 31 décembre 1950.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Néanmoins, la compagnie aura le droit de faire transporter ses produits sur le chemin de fer en acquittant seulement les frais de transport et sans supporter le droit de péage.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également du dit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le ra-

chat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 5.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 67, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au trésor public.

Art. 39 à 41. — (*Voir les art.* 38 *à* 40 *du type.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF. 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,067	0,033	0,10
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,050	0,025	0,075
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0,037	0,018	0,055
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30.)	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportés à la vitesse des trains de voyageurs	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés.— Armes	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées.—Chaux et plâtre.— Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons.—Planches.— Madriers. — Bois de charpente.— Marbre en bloc.— Albâtre.— Bitume.— Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrière. — Minerais autres que le minerai de fer — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises	0,06	0,04	0,10

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. . . . Pour le parcours de zéro à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs. . . .	0,05	0,03	0,08
Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs. . . .	0,03	0,02	0,05
Pour le parcours de plus de 300 kilomètres. . . .	0,025	0,015	0,04
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes. . . .	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes. . . .	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes, ne traînant pas de convoi. . . .	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes, ne traînant pas de convoi. . . .	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes. . . .	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes. . . .	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur. . . .	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc. . . .	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide. . . .	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront, en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre. . . .	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et con-			

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
ditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0.30
Et, pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de.	0,60	0,40	1,00

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,40.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur d'Arras à 20 francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0f,07 par tonne et par kilomètre.

Art. 43 et 47. — (*Voir les art. 42 à 46 du type.*)

Art. 48. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49. — (*Voir l'art. 48 du type.*)

Art. 50. — La compagnie sera tenue de mettre les marchandises à la disposition du destinataire dans les vingt-quatre heures qui suivront leur enregistrement à la gare de départ.

L'administration supérieure déterminera par des règlements spéciaux, les heures d'ouvertures et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'on été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 51. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration sur la proposition de la compagnie.

Art. 52. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 53. — Les dispositions du présent titre ne seront appliquées, en ce qu concerne soit le transport des marchandises, soit le transport des voyageurs, que dans le cas où le Gouvernement aurait exigé de la compagnie, conformément au § 2 de l'article 2 du décret de concession, l'établissement d'un service public de marchandises ou de voyageurs.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. — (*Voir l'article correspondant du type.*)

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 57. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et au besoin requise par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi

que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

Art. 58. — Les dispositions des articles 54, 55, 56 et 57 ci-dessus ne seront applicables que dans le cas où le Gouvernement exigerait de la compagnie, conformément au paragraphe 3 de l'article 2 du décret de concession, l'établissement d'un service public de voyageurs.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59 et 60. — (*Voir les art. 58 et 59 du type.*)

Art. 61. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

ploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La concession du chemin de fer d'embranchement mentionné à l'article 1er du présent cahier des charges sera égale au temps restant à courir sur la concession du chemin de fer du Nord et pourra prendre fin, comme celui-ci, le 31 décembre 1950.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Néanmoins, la compagnie aura le droit de faire transporter ses produits sur le chemin de fer en acquittant seulement les frais de transport et sans supporter le droit de péage.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également du dit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le ra-

chat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 5.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 67, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au trésor public.

Art. 39 à 41. — (*Voir les art.* 38 *à* 40 *du type.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.		PRIX		
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.		de péage.	de transport.	totaux.
Grande vitesse.		fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,067	0,033	0,10
	Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe).	0,050	0,025	0,075
	Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0,037	0,018	0,055
Enfants.	Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30.)		0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.				
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.		0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.		0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.		0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.				
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.				
Marchandises transportées à grande vitesse.				
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportés à la vitesse des trains de voyageurs.		0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.				
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.		0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.		0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrière. — Minerais autres que le minerai de fer — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.		0,06	0,04	0,10

SUITE DU TARIF.		PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. . . .	Pour le parcours de zéro à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs.	0,05	0,03	0,08
	Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs. . . .	0,03	0,02	0,05
	Pour le parcours de plus de 300 kilomètres. . . .	0,025	0,015	0,04
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.				
Par pièce et par kilomètre.				
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes. . . .		0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes. . . .		0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes, ne traînant pas de convoi.		1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes, ne traînant pas de convoi.		2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.		0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes.		1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.				
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.				
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.		0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.		0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.				
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.				
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.		0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront, en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.		0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.				
Grande vitesse.				
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et con-				

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
ditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30
Et, pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de.	0,60	0,40	1,00

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,40.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur d'Arras à 20 francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0f,07 par tonne et par kilomètre.

Art. 43 et 47. — (*Voir les art. 42 à 46 du type.*)

Art. 48. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49. — (*Voir l'art. 48 du type.*)

Art. 50. — La compagnie sera tenue de mettre les marchandises à la disposition du destinataire dans les vingt-quatre heures qui suivront leur enregistrement à la gare de départ.

L'administration supérieure déterminera par des règlements spéciaux, les heures d'ouvertures et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 51. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration sur la proposition de la compagnie.

Art. 52. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 53. — Les dispositions du présent titre ne seront appliquées, en ce qui concerne soit le transport des marchandises, soit le transport des voyageurs, que dans le cas où le Gouvernement aurait exigé de la compagnie, conformément au § 2 de l'article 2 du décret de concession, l'établissement d'un service public de marchandises ou de voyageurs.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. — (*Voir l'article correspondant du type.*)

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 57. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et au besoin requise par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi

que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

Art. 58. — Les dispositions des articles 54, 55, 56 et 57 ci-dessus ne seront applicables que dans le cas où le Gouvernement exigerait de la compagnie, conformément au paragraphe 3 de l'article 2 du décret de concession, l'établissement d'un service public de voyageurs.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59 et 60. — (*Voir les art. 58 et 59 du type.*)

Art. 61. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le Gouvernement.

Art. 62. — La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle de l'administration.

L'administration pourra, à toute époque, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie des dits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

Art. 63. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

Art. 64. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. — Le chemin de fer sera placé sous la surveillance de l'administration.

Art. 66. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du trésor public, une somme de 50 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 57 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 67. — Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, le concessionnaire déposera au trésor public une somme de 5.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celle de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 68. — La compagnie devra faire élection de domicile à Arras.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Pas-de-Calais.

Art. 69. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 70. — Les droits d'enregistrement résultant du présent cahier des charges seront à la charge du concessionnaire.

(N° 42)

[4 février 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement, sur le chemin de fer de Ceinture, rive gauche, de gares de marchandises aux stations de Grenelle et de Gentilly.

Le Président de la République française,

Vu la loi du 10 juillet 1865 et le décret du 18 du même mois (*), approuvant la convention passée entre l'État et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour la concession du chemin de fer de Ceinture, rive gauche :

Vu les loi et décret du 4 juillet 1868 (**), approuvant la con-

---

(*) *Annales* 1865, p. 521.

(**) *Annales* 1868, p. 1002.

vention passée, le même jour, entre l'État et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest;

Vu les projets présentés par la compagnie de l'Ouest pour la construction de gares de marchandises aux stations de Grenelle et de Gentilly, sur le dit chemin;

Vu le dossier d'enquête d'utilité publique à laquelle ces projets ont été soumis dans le département de la Seine, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 8 mai 1874;

Vu les rapports des ingénieurs du contrôle, en date des 26 août 1874, 5 et 21 mai 1875;

Vu les procès-verbaux des conférences tenues entre les divers services intéressés, en date des 19-24 novembre 1874 et 11 mai 1875;

Vu la lettre du préfet de la Seine, en date du 31 mai 1875;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 12 octobre 1874 et 17 juillet 1875;

Vu la lettre du ministre de la guerre, en date du 3 novembre 1875;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique :

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, sur le chemin de fer de Ceinture, rive gauche, de gares de marchandises aux stations de Grenelle et de Gentilly.

Art. 2. — Les travaux de terrassements et d'ouvrages d'art, évalués à la somme de 3.200.000 francs, seront exécutés par l'État, conformément aux dispositions de la convention du 31 mai 1865, approuvée par la loi du 10 juillet 1865 et le décret du 18 du même mois.

Les dépenses de ces travaux seront imputées sur le chapitre XLIII du budget du ministère des travaux publics.

Art. 3. — Les dépenses à la charge de la compagnie, évaluées à la somme de 1.900.000 francs, seront imputées sur la somme de 124 millions de francs énoncée à l'article 3 de la convention du 4 juillet 1868 comme maximum des dépenses complémentaires à autoriser, dans un délai de dix ans, tant sur l'ancien que sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées au dit compte.

Art. 4. — Les expropriations devront être accomplies dans un délai de trois années, à partir de la promulgation du présent décret.

(N° 43)

[12 février 1876.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Nord.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE CREIL A ERQUELINES.

	fr. c.
Projet d'un empierrement et d'un pavage à effectuer dans la cour des marchandises de la gare du Cateau, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif réglé à.	17.132,64
Projet de dix maisons de cantonniers à construire entre Tergnier et Busigny, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	26.880,00

LIGNES DE CREIL A ERQUELINES ET DE TERGNIER A LAON.

Projet de treize maisons de cantonniers à construire, savoir : neuf sur la ligne de Creil à Erquelines et quatre sur la ligne de Tergnier à Laon, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	34.944,00
Ensemble.	78.956,64

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 60 millions de francs ouvert conformément à l'article 9 de la convention du 22 mai 1869, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées au dit compte.

(N° 44)

[12 février 1876.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur l'ancien

réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE BELGE.

	fr. c.
Projet d'agrandissement d'un hangar dans la cour sud de l'économat, à la gare de la Chapelle, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à	7.840,00
Projet d'agrandissement du bâtiment principal de la gare de la Faloise, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à	3.360,00
Projet de prolongement de la voie de garage de droite à la station d'Achiet, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à	10.080,00
Projet de substitution d'un tablier métallique au tablier en bois du pont du canal des Pestiférés, à Douai, présenté le 16 décembre 1874, avec un détail estimatif montant à	7.840,00
Projet d'établissement d'une nouvelle voie de garage dans la gare de la Deule, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à	5.040,00
Projet d'établissement de deux voies de garage à la gare de Fives, présenté le 18 mai 1875, avec un détail estimatif montant à	22.400,00
Projet d'établissement d'un fil télégraphique entre la bifurcation d'Harpoulieu et le poste télégraphique de Fives, présenté le 6 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à	1.113,28
Projet de divers travaux à la station de Carvin, présenté le 18 mai 1874, avec un détail estimatif montant à	6.720,00
Projet de déplacement et d'allongement des voies de garage dans la cour aux marchandises de la même station, présenté le 18 mai 1875, avec un détail estimatif montant à	69.440,00

LIGNE DE SOISSONS A LA FRONTIÈRE.

Projet d'installation d'une horloge à la gare de Laon, présenté le 18 mai 1875, avec un détail estimatif montant à	1.120,00

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet de construction d'un quai à bestiaux à la station de Pont-de-Briques, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à	5.040,00
Projet d'établissement d'une nouvelle voie de garage dans l'avant-gare de Boulogne, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à	20.384,00
A reporter	160.377,28

	fr. c.
Report.	160.377,28

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

Projet d'allongement de la voie de garage de droite de la station de Ribécourt, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à.	4.480,00

LIGNE DE SAINT-QUENTIN A ERQUELINES.

Projet de construction d'un petit bâtiment annexe au buffet de la gare d'Aulnoye, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à.	8.064,00
Projet d'établissement d'une grue Nepren à la station de Jeumont, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à.	3.696,00

LIGNE DE DOUAI A QUIÉVRAIN.

Projet d'établissement de quatre nouveaux garages et de déplacement de la voie d'Aniche, à la gare de Somain, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à.	152.824,00
Projet de construction d'un nouvel atelier de visiteurs à la gare de Valenciennes, présenté le 18 mai 1875, avec un détail estimatif montant à.	7.616,00

LIGNE D'HAUTMONT A MONS.

Projet d'établissement de deux jonctions de voies aux deux sommets du triangle d'Hautmont, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à.	7.840,00
Projet d'établissement d'une grue Nepren à la station de Feignies, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à. .	3.696,00

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet d'installation d'un pont à bascule à la station de Lens, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à. . .	3.136,00
Projet de raccordement de deux voies de garage avec la voie principale à la station d'Hénin-Liétard, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à.	6.384,00
Projets de divers travaux d'agrandissement dans les gares de Saint-Omer, Aire, Armentières et Béthune, présentés avec des détails estimatifs montant ensemble à.	587.552,00

LIGNE DE LILLE A TOURNAY.

Projet d'agrandissement du bâtiment des voyageurs à la station de Baisieux, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant	14.560,00
A reporter.	460.225,28

	fr. c.
Report.	460.225,28

LIGNE DE LILLE A CALAIS ET A DUNKERQUE.

Projet d'allongement du corps de garde des conducteurs et graisseurs à la gare d'Hazebrouck, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à.	5.880,00
Projet d'établissement d'une jonction de voies à la bifurcation d'Hazebrouck, présenté le 18 mai 1875, avec un détail estimatif montant à.	3.920,00
Projet d'allongement et de réunion par aiguilles des voies de garage de la station de Watten, présenté le 18 mai 1875, avec un détail estimatif montant à.	18.480,00
Projet de prolongement de la voie ferrée du quai des Hollandais sur le quai des Anglais, au port de Dunkerque, présenté avec un détail estimatif montant à.	10.080,00
Ensemble.	498.585,28

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 60 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 22 mai 1869, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées au dit compte.

(N° 45)

[12 février 1876.]

Décret qui approuve la convention passée entre la société anonyme de l'éclairage au gaz des hauts fourneaux et fonderies de Marseille et la compagnie des mines de Mokta-el-Hadid, concessionnaire des mines de houille de Trébiau, relativement au chemin de fer d'embranchement des mines de Portes à la ligne de Brioude à Alais.

Le Président de la République française,

Vu le décret du 17 décembre 1864, qui autorise la compagnie des mines de Portes et Sénéchas à établir un chemin de fer d'embranchement destiné à relier ses exploitations de Portes à la ligne de Brioude à Alais, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu la convention passée, le 17 novembre 1875, devant M[e] *Dufour* et son collègue, notaires à Paris, entre la société anonyme de l'éclairage au gaz des hauts fourneaux et fonderies de Marseille

et des mines de Portes et Sénéchas, concessionnaire du chemin de fer d'embranchement susmentionné, d'une part, et la compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-el-Hadid, concessionnaire des mines de houille de Trébian, d'autre part, la dite convention ayant pour objet d'établir que le chemin de fer d'embranchement des mines de Portes à la ligne de Brioude à Alais sera commun entre les deux compagnies sur une étendue de 2.700 mètres, c'est-à-dire depuis la limite indiquée au plan annexé à cette convention jusqu'au raccordement avec la ligne de Brioude à Alais;

Vu le plan annexé à cette convention;

Vu les délibérations, en date des 30 mars et 20 juin 1874, par lesquelles les assemblées générales des actionnaires des deux compagnies dont il s'agit ont ratifié les engagements contenus dans la convention susvisée;

Vu la demande présentée, le 8 décembre 1875, par la compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-el-Hadid à l'effet d'obtenir que cette convention soit approuvée par décret;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 17 novembre 1875, entre la société anonyme de l'éclairage au gaz des hauts fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas et la compagnie des minerais de fer magétique de Mokta-el-Hadid, concessionnaire des mines de houille de Trébian, pour rendre commun entre elles, sur une étendue de 2.700 mètres, à partir du raccordement avec la ligne de Brioude à Alais, le chemin de fer d'embranchement des mines de Portes à la ligne de Brioude à Alais, dont la concession a été faite à la première de ces compagnies par le décret du 17 décembre 1864.

Cette convention et le plan qui y est joint resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

Par-devant Mes *Dufour* et *Pérard*, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu :

M. *Samson Jordan*, ingénieur, demeurant à Paris, boulevard Malesherbes, no 156,

Agissant au nom et comme administrateur délégué de la société anonyme de l'éclairage au gaz des hauts fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas, ayant son siége à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, no 60, et dont les statuts, reçus par Me *Gossart*, notaire à Paris, les

28 juillet et 8 août 1860, ont été approuvés par décret du 16 du même mois,

Et comme autorisé à l'effet des présentes en vertu d'une délibération de l'assemblée générale du 20 juin 1874 et d'une délibération du conseil d'administration en date du 9 novembre présent mois, dont un extrait de chacune de ces délibérations est demeuré ci-annexé après mention,

D'autre part :

Et M. *Alphonse Parran*, ingénieur des mines, demeurant à Paris, rue de la Victoire, n° 59,

Agissant au nom et comme directeur de la compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-el-Hadid, à responsabilité limitée, ayant son siége à Paris, rue de la Victoire, n° 59, dont les statuts ont été reçus par M° *Dufour*, notaire à Paris, le 22 août 1864, et qui a été définitivement constituée par deux délibérations de l'assemblée générale des actionnaires des 23 mars et 29 avril 1865, déposées pour minute au dit M° *Dufour*, par acte du 10 mai suivant, enregistré,

Et comme autorisé à l'effet des présentes en vertu d'une délibération de l'assemblée générale en date du 30 mars 1874 et d'une délibération du conseil d'administration en date du 26 octobre dernier, dont un extrait de chacune de ces délibérations est demeuré ci-annexé après mention,

D'autre part ;

Lesquels ont exposé et arrêté ce qui suit :

Aux termes d'un décret en date du 17 décembre 1864, la compagnie des mines de Portes et Sénéchas susénoncée a été autorisée à établir, à ses frais, risques et périls, un chemin de fer d'embranchement partant du ruisseau de Vernarède et destiné à relier ses exploitations de Portes à la ligne de Brioude à Alais, aux clauses et conditions du cahier des charges y annexé.

Ce chemin a été exécuté par la compagnie concessionnaire, il est figuré en un plan qu'en ont fait dresser les parties et qui est demeuré ci-annexé après mention ; un plan semblable sera annexé à l'expédition des présentes à produire au Gouvernement pour l'obtention du décret d'approbation dont il va être ci-après parlé.

Depuis la construction du chemin de fer dont s'agit, la compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-el-Hadid a mis en exploitation la concession des mines de houille de Trébian, dont elle est propriétaire, et qui est voisine du dit chemin de fer d'embranchement, dont elle est obligée de se servir dans la plus grande partie de son parcours pour l'écoulement de ses produits.

Dans cette position, les parties conviennent que le chemin de fer dont s'agit sera commun entre les deux compagnies sur une étendue de 2.700 mètres, c'est-à-dire depuis la limite indiquée au plan ci-annexé jusqu'à son raccordement avec la ligne d'Alais à Brioude, et ce moyennant le remboursement, par la compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-el Hadid à la société anonyme des mines de Portes et Sénéchas, de la moitié de la dépense de construction du dit chemin applicable à ce parcours et s'élevant à 459.599f,50.

A-compte sur cette somme, M. *Jordan*, ès nom, reconnaît que la compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-el-Hadid a payé, dès avant ce jour,

à la société anonyme des mines de Portes et Sénéchas, celle de 306.399f,70.

Dont autant quittance.

Le surplus, soit 153.199f,80, est stipulé payable sans intérêts le 31 janvier 1876.

CONDITION SUSPENSIVE.

Ces présentes sont soumises, comme condition suspensive, à l'approbation du Gouvernement. La compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-el-Hadid fera les démarches nécessaires pour l'obtention du décret approbatif.

FRAIS.

Les frais des présentes en déboursés et honoraires seront supportés par la compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-el-Hadid.

Dont acte :

Fait et passé à Paris, pour M. *Jordan*, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 60, et pour M. *Parran*, rue de la Victoire, n° 59,

L'an 1875, le 17 novembre ;

Et, après lecture faite, les comparants ont signé avec les notaires.

Ainsi signé à la minute :

Jordan, *Parran*, *Pérard* et *Dufour*, ces deux derniers notaires.

Ensuite est écrit :

« Enregistré à Paris, troisième bureau, le 19 novembre 1875, folio 4 verso, « case première. Reçu 3f,75. Signé *Colliot*. »

(Suit la teneur des annexes.)

(N° 46)

[21 février 1876.]

Décret qui proroge le délai fixé pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'établissement du chemin de fer de Villeneuve-le-Comte à Mortcerf.

Le Président de la République française,

Vu le décret du 27 décembre 1871 (*), déclarant d'utilité publique et concédant aux sieurs *Cornu*, *Burdin*, *Vincent* et compagnie un chemin de fer de Lagny aux carrières de Neufmoutiers, par Serris et Villeneuve-le-Comte ; ensemble le cahier des charges y annexé ;

Vu le décret du 18 janvier 1873 (**), déclarant d'utilité publique et concédant à la société indiquée ci-dessus le prolongement

---

(*) *Annales* 1872, p. 256.

(**) *Idem*, 1873, p. 616.

du chemin de fer de Lagny aux carrières de Neufmoutiers, de Villeneuve-le-Comte à la gare de Mortcerf, sur la ligne de Coulommiers à Gretz, fixant un délai de dix-huit mois pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'exécution des travaux;

Vu le décret du 9 mars 1875 (*), prorogeant jusqu'au 1er janvier 1876 le délai accordé par le décret susvisé du 18 janvier 1873 pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'établissement du chemin de fer de Villeneuve-le-Comte à Mortcerf;

Vu la demande présentée, le 28 décembre 1875, au nom de la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Villeneuve-le-Comte à Mortcerf, à l'effet d'obtenir une nouvelle prorogation du délai fixé par l'article 1er du décret du 9 mars 1875;

Vu le rapport de l'ingénieur en chef du contrôle, du 15 janvier 1876;

Vu l'avis du préfet de Seine-et-Marne, du 17 janvier 1876;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 27 juillet 1870;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le délai fixé pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'établissement du chemin de fer de Villeneuve-le-Comte à Mortcerf et de ses dépendances est prorogé jusqu'au 1er janvier 1877, aux conditions fixées par l'article 2 du décret en date du 9 mars 1875.

(N° 47)

[21 février 1876.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1875, un crédit à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.

Le Président de la République française

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur

(*) *Annales* 1876, p. 789.

les fonds du budget de l'exercice 1875 (première et deuxième section), un crédit de 176.336f,07.

Cette somme de 176.336f,07 est répartie de la manière suivante entre les chapitres de la première et de la deuxième section ci-après désignés, savoir :

Ire SECTION.

SERVICE ORDINAIRE.

		fr. c.
Chap. XI.	Routes et ponts. — Travaux ordinaires. . . .	5.366,00
— XII.	Navigation intérieure. — Rivières.	6.042,00
— XIII.	Navigation intérieure. — Canaux.	50,37
— XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux.	14.857,70
— XV.	Études et subventions pour travaux d'irrigation, de dessèchement et de curage. . . .	400,00

IIe SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

Chap. XXIX.	Lacunes des routes nationales.	18.200,00
— XXXIV.	Amélioration des rivières.	7.800,00
— XXXVI	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.	100.000,00
— XXXVII.	Travaux de défense contre les inondations. .	21.000,00
— XXXVIII.	Travaux d'amélioration agricole.	2.270,00
— XXXIX.	Travaux des routes agricoles et salicoles. . .	350,00
	Ensemble, comme ci-dessus.	176.336,07

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

Art. 3. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'Etat, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice **1875.**

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	Ire SECTION (SERVICE ORDINAIRE).	
	CHAPITRE XI.	
	ROUTES ET PONTS. — TRAVAUX ORDINAIRES.	
Savoie.	Élargissement de la route nationale, n° 6, dans la traverse de Pont-de-Beauvoisin.	fr. c. 3.000,00
Seine.	Arrosage de la route nationale, n° 34, dans la traversée du bois de Vincennes.	1.500,00
Seine-Inférieure.	Suppression d'un cassis dans la traverse de Montivilliers (route nationale, n° 25).	300,00
Seine-et-Oise. .	Rescindement de divers immeubles en saillie sur l'alignement de la route nationale, n° 191, dans la traverse de Beynes.	200,00
	Réparation des dommages causés par les eaux provenant des routes nationale, n° 190, et départementale, n° 48.	366,00
	Total.	5.366,00
	CHAPITRE XII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES.	
Garonne (Haute-).	Entretien et réparation du barrage du pont de Villemur, sur le Tarn.	500,00
Nièvre.	Entretien du pertuis de Villiers-sur-Yonne. . . .	140,00
Pas-de-Calais. .	Entretien du chemin de halage de la Lys.	102,00
Seine.	Exhaussement de la rampe et du quai des Orfèvres.	5.000,00
Tarn.	Entretien des barrages de Castelnau et de Tersac.	300,00
	Total.	6.042,00
	CHAPITRE XIII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — CANAUX.	
Oise.	Entretien du chemin de halage de la rivière d'Oise canalisée.	50,37
	CHAPITRE XIV.	
	PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX.	
Bouches-du-Rhône.	Entretien des capoulières du canal de Bouc à Martigues.	3,000,00
Loire-Inférieure.	Indemnités aux officiers et maîtres de port chargés du service des renseignements météorologiques.	240,00
Pas-de-Calais. .	Pavage des chaussées des quais du port de Boulogne.	11.117,70
	A reporter.	14.357,70

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	Report.	14.357,70
Seine-Inférieure.	Entretien de la trompette marine à vapeur installée à l'entrée du port du Havre..	500,00
	Total.	14.857,70
	CHAPITRE XV.	
	ÉTUDES ET SUBVENTIONS POUR TRAVAUX D'IRRIGATION, DE DESSÉCHEMENT ET DE CURAGE.	
Bouches-du-Rhône.	Études et construction d'un canal d'irrigation. .	400,00
	IIe SECTION (TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.)	
	CHAPITRE XXIX.	
	LACUNES DES ROUTES NATIONALES.	
Alpes (Basses).	Construction de la route nationale, n° 207, entre Entrevaux et la limite des Alpes-Maritimes. .	12.000,00
Savoie (Haute).	Construction de la route nationale, n° 202, entre Cluses et le pont de Bioges.	6.200,00
	Total.	18.200,00
	CHAPITRE XXXIV.	
	AMÉLIORATION DES RIVIÈRES.	
Ardèche.	Construction d'une digue de défense sur le Rhône, en amont du pont de Viviers.	800,00
Meurthe-et-Moselle.	Construction des ponts de Maron et de Villey-le-Sec.	7.000,00
	Total.	7.800,00
	CHAPITRE XXVI.	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION ET D'ACHÈVEMENT DES PORTS MARITIMES.	
Calvados. . . .	Amélioration du port de Honfleur.	100.000,00
	CHAPITRE XXXVII.	
	TRAVAUX DE DÉFENSE CONTRE LES INONDATIONS.	
Loir-et-Cher. . .	Construction d'une levée transversale au val de Bas-Rivière, à Blois.	10.000,00
Maine-et-Loire.	Construction d'une levée submersible entre le Marillais et la Patache. sur la Loire.	11 000,00
	Total.	21.000,00
	CHAPITRE XXXVIII.	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION AGRICOLE.	
Corse.	Travaux de canalisation des eaux des fontaines devant servir à l'alimentation de la commune de Saint-Florent.	2.000,00
	Entretien du canal d'irrigation de la Casinca. . .	270,00
	Total.	2.270,00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	CHAPITRE XXXIX.	
	TRAVAUX DES ROUTES AGRICOLES ET SALICOLES.	
Cher.	Construction de trottoirs et de caniveaux aux abords de la route agricole n° 7, dans la partie correspondant au champ de foire de la commune d'Aubigny.	fr. c. 350.00

RÉCAPITULATION.

	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.	fr. c.
CHAP. XI.	Routes et ponts. — Travaux ordinaires.	5.366,00
—— XII.	Navigation intérieure. — Rivières.	6.042,00
—— XIII.	Navigation intérieure. — Canaux.	50,37
—— XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux.	14.857.70
—— XV.	Etudes et subventions pour travaux d'irrigation, de desséchement et de curage.	400.00
	IIe SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.	
CHAP. XXIX.	Lacunes des routes nationales.	18.200,00
—— XXXIV.	Amélioration des rivières.	7.800,00
—— XXXVI.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.	100.000,00
—— XXXVII.	Travaux de défense contre les inondations. . . .	21.000,00
—— XXXVIII.	Travaux d'amélioration agricole.	2.270.00
—— XXXIX.	Travaux des routes agricoles et salicoles. . . .	350,00
	Total général.	176,336,07

(N° 48)

[24 février 1876.]

Décret qui autorise la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à n'exécuter provisoirement, sur le chemin de fer de Collonges à Thonon, les ouvrages d'art que pour une seule voie.

Art. 1er. — La compagnie concessionnaire des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est autorisée à n'exécuter provisoirement, sur le chemin de fer de Collonges à Thonon, les ouvrages d'art que pour une seule voie.

L'article 6 du cahier des charges annexé à la convention du 11 avril et au décret du 19 juin 1857 est modifié en ce qu'il a de contraire au présent décret.

(N° 49)

[24 février 1876.]

Décret qui autorise la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Clermont à Tulle, avec embranchement sur Vendes, à employer sur ses voies de circulation des rails en acier du poids de 30 kilogrammes par mètre courant.

Art. 1er — La compagnie concessionnaire du chemin de fer de Clermont à Tulle, avec embranchement sur Vendes, est autorisée à employer, sur les voies de circulation de ces chemin et embranchement, des rails en acier du poids de 30 kilogrammes par mètre courant, par dérogation à l'article 19 du cahier des charges annexé au présent décret du 30 avril 1870.

(N° 50)

[24 février 1876.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

	fr. c.
Projet d'établissement de deux voies de garage à l'extrémité aval de la gare de Saint-Jean à Bordeaux, présenté le 12 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	143.617,60
Projet d'allongement de la voie des marchandises de la station de Sain-Jory, présenté le 19 juillet 1875, avec un détail estimatif montant à.	4.177,60
Projet d'installation de trois postes télégraphiques aux bifurcations d'Agen, du Pont-des-Demoiselles et de Narbonne, présenté le 21 octobre 1874, avec un détail estimatif montant à.	1.571,92
A reporter.	149.367,12

	fr. c.
Report.	149.367,12

LIGNE DE BORDEAUX A BAYONNE.

Projet d'agrandissement de la station de Labouheyre, présenté le 20 mai 1874, avec un détail estimatif montant à.	27.752,00

RÉSEAU.

Projet d'établissement de soixante-quinze disques d'aiguilles, présenté le 25 août 1875 avec un détail estimatif montant, déduction faite d'une dépense de 5.502f,17, autorisé par le décret du 15 août 1872, à.	7.053,03
Ensemble.	184.172,15

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 30 millions ouvert, conformément à l'article 12 de la convention du 10 août 1868, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées au dit compte.

Art. 2. — L'approbation du projet d'établissement de deux voies de garage à la gare de Bordeaux est subordonnée aux conditions énoncées en l'article 2 du décret du même jour, déclarant d'utilité publique les travaux que comporte le dit projet.

(N° 51)

[24 février 1876.]

Décret qui approuve les travaux d'agrandissement à exécuter à la gare d'Orléans.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux d'agrandissement à exécuter à la gare d'Orléans, conformément au projet présenté par la compagnie le 29 juillet 1874, avec détail estimatif montant, pour la part de dépenses à imputer au nouveau réseau, à la somme de 1.680.000 francs, et au plan désigné sous le nom de *deuxième variante*, visé par l'inspecteur général chargé du contrôle de l'exploitation, le 2 décembre 1874.

La dépense ci-dessus mentionnée sera imputée sur les 22 mil-

lions énoncés à l'article 8 de la convention du 26 juillet 1868 comme maximum de dépense à autoriser, dans un délai de dix ans, sur le nouveau réseau de la compagnie.

(N° 52)

[24 février 1876.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

	fr. c.
Projet d'établissement d'une voie transversale et d'une plaque tournante à la station d'Alzonne, présenté le 8 février 1875, avec un détail estimatif montant à.	4.030,00
Projet d'établissement de voies de garage près la gare de Narbonne, présenté le 26 avril 1875, avec un détail estimatif montant à.	219.240,00
LIGNE DE NARBONNE A PERPIGNAN.	
Projet de modification des voies de la gare de la Nouvelle, présenté le 19 juillet 1875, avec un détail estimatif montant à.	24.900,00
Projet d'établissement d'une voie diagonale dans la gare de Rivesaltes, présenté le 6 février 1875, avec un détail estimatif montant à..	5.176,64
LIGNE DE BORDEAUX A BAYONNE.	
Projet de modification des voies de la station de Buglose, présenté le 20 mai 1875, avec un détail estimatif montant à. . .	30.072,00
Projet de transformation en passage permanent du passage à niveau intermittent de Guilbert, présenté le 15 juin 1875, avec un détail estimatif montant à.	4.144,00
Ensemble.	287.562,6

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 30 millions de francs ouvert, conformément à l'article 12 de la convention du 10 août 1868, pour tra-

vaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées au dit compte.

(N° 53)

[1er mars 1876.]

Décret qui autorise le ministre des travaux publics à accepter, au nom de l'Etat, l'offre faite par la société concessionnaire du canal de Seclin à la Deule de remettre ce canal à l'Etat.

Le Président de la République française,

Vu le décret du 22 mars 1856 (*), portant concession, pour quatre-vingt-dix-neuf ans, d'un canal de Seclin à la Deule;

Vu les demandes de la société concessionnaire, tendant à faire abandon à l'État du canal et des bénéfices de sa concession, notamment le procès-verbal de la réunion tenue à Seclin, le 22 juin 1874, par l'assemblée générale des actionnaires de la dite société;

Vu la délibération, en date du 5 juillet 1873, du conseil municipal de Seclin;

Vu la lettre du préfet du Nord, du 8 septembre 1875;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 23 avril 1874, 13 mai et 13 octobre 1875;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la société concessionnaire du canal de Seclin à la Deule de remettre ce canal à l'État, ainsi qu'il résulte de la délibération ci-dessus visée, prise, le 22 juin 1874, par l'assemblée générale des actionnaires de la dite société. Cette remise aura lieu aux conditions énoncées dans les avis également ci-dessus visés du conseil général des ponts et chaussées, qui resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — Il sera dressé par les soins des ingénieurs, et contradictoirement avec les délégués de la société, dans une forme analogue à celle qui est usitée pour les chemins de fer concédés, un état descriptif des travaux exécutés par les concessionnaires.

(*) *Annales* 1856, p. 341.

(N° 54)

[9 mars 1876.]

Décret qui nomme M. Christophle *ministre des travaux publics.*

Le Président de la République française

Décrète :

Art. 1er. — M. *Christophle*, membre de la Chambre des députés, est nommé ministre des travaux publics, en remplacement de M. *Caillaux*, dont la démission a été acceptée.

Art. 2. — Le président du conseil, garde des sceaux, ministre de la justice et des cultes, est chargé de l'exécution du présent décret.

CIRCULAIRES
du Ministre des Travaux publics.

(N° 55)

[19 octobre 1876.]

Tenue des bureaux des ingénieurs. — Modifications apportées aux modèles nos 32, 33, 34 et 37, relatifs aux déplacements des objets portés sur l'inventaire et des objets en magasin.

Monsieur, l'attention de l'administration a été appelée sur les lacunes ou les imperfections que présentent quelques-unes des formules en usage dans le service des ponts et chaussées et spécialement celles qui concernent la tenue des bureaux et qui sont désignées, dans l'instruction du 28 juillet 1852, sous les nos 32, 33, 34 et 37, relatifs aux déplacements des objets portés sur l'inventaire et des objets existant en magasin.

Ainsi, en ce qui concerne le modèle n° 32, la formule jointe à l'instruction n'indique pas la date de la sortie des objets, ni celle de l'ordre de service qui a autorisé cette sortie, ni le nom du fonctionnaire qui a donné cet ordre, ni l'état des objets à leur sortie et à leur rentrée.

En ce qui touche le n° 33, la formule actuelle ne permet pas à l'ingénieur de suivre suffisamment le mouvement des objets portés à l'inventaire; le bulletin une fois délivré, il ne reste rien entre ses mains; des observations analogues s'appliquent à la formule actuelle n° 34 du journal des mouvements du magasin.

Quant au n° 37, dans l'état actuel des choses, tandis que le bulletin d'entrée en magasin est détaché d'un registre à souche, le bulletin de sortie se délivre sans qu'il reste trace au bureau du nom du fonctionnaire qui a délivré ce bulletin.

La commission dite des formules a été saisie de l'examen des questions ci-dessus et elle a proposé de substituer aux modèles de formules actuels les modèles dont vous trouverez ci-joints les types.

Ces modèles se justifient suffisamment par leur teneur, et toute

explication détaillée me paraît inutile ; je me bornerai aux quelques observations suivantes :

En ce qui concerne le n° 32, MM. les ingénieurs trouveront en tête les indications nécessaires pour l'emploi de la formule.

La nouvelle formule adoptée pour le n° 33 a pour but de mettre l'ingénieur à même de suivre le mouvement des objets portés à l'inventaire ; les bulletins doivent être détachés d'un registre analogue à celui qui est prescrit pour les entrées en magasin et être renvoyés à l'ingénieur qui les a délivrés en ayant soin d'indiquer la date de la rentrée des objets et de présenter, s'il y a lieu, des observations sur l'état où ils se trouvent en ce moment.

A l'égard du nouveau modèle n° 33, j'appelle l'attention de MM. les ingénieurs sur la note qui y est placée et qui indique qu'on ne doit porter sur un même bulletin que les objets susceptibles d'être rendus ensemble à l'agent chargé de la tenue de l'inventaire.

Des observations analogues à celles qui précèdent s'appliquent à la formule du journal des mouvements du magasin et les entêtes de la nouvelle formule font ressortir les modifications qu'elle présente, notamment l'indication de la date et le nom du signataire du bulletin d'entrée et du bulletin de sortie.

En ce qui concerne le n° 37, dont les dispositions reproduisent celles du modèle actuel n° 36, la seule modification qu'il présente consiste à réparer une omission : à l'avenir on détachera le bulletin de sortie d'un registre comme il a été prescrit pour le bulletin d'entrée, et pour celui-ci seul, dans l'instruction du 28 juillet 1852. Il est évident que la forme du registre à souche est aussi nécessaire au moins pour la sortie des objets prêtés que pour leur rentrée en magasin.

Je vous prie, Monsieur, de m'accuser réception de la présente circulaire, et d'assurer l'exécution des dispositions qu'elle prescrit.

Recevez, Monsieur, l'assurance de ma considération très-distinguée.

PONTS ET CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT
d

ARRONDISSEMENT
d

FEUILLET N° 1.

JOURNAL DES DÉPLACEMENTS

DES OBJETS PORTÉS SUR L'INVENTAIRE.

Le présent journal contenant feuillets parafés par premier et dernier a été remis le 18 , à M.

L'Ingénieur,

N° 32. — Instruction du 19 octobre 1876.

INSTRUCTION.

Les pièces faisant partie des archives ne peuvent être déplacées qu'avec l'autorisation de l'ingénieur en chef. Les instruments, outils, machines et autres objets portés sur l'inventaire ne peuvent en sortir que pour les besoins du service, sur l'ordre de l'ingénieur ordinaire et sur le reçu du fonctionnaire ou des agents à qui ils sont remis. Le commis d'ordre du bureau tient un journal des déplacements, modèle n° 32. Il inscrit sur l'inventaire, dans la colonne d'observations, le numéro d'ordre du journal. Lorsque les objets lui sont rendus, il remet à la personne intéressée un reçu, modèle n° 33, après l'avoir signé pour décharge. Il passe un trait sur le numéro d'ordre inscrit dans la colonne d'observations de l'inventaire (extrait de l'instruction du 28 juillet 1852, art. 32 et 33).

Le remplissage des colonnes 1 à 9 ne donne lieu à aucune difficulté.

Dans les colonnes 10 et 11, l'état des objets, tant à la sortie qu'à la rentrée, sera indiqué par les mots : « bon, assez bon, médiocre », et cette désignation sera complétée, s'il y a lieu, par la mention des parties défectueuses dans la colonne d'observations.

Les bulletins d'autorisation doivent être classés par ordre de date et soigneusement conservés dans un carton spécial.

ANNÉE 18 FEUILLET N°

NUMÉROS D'ORDRE		DÉSIGNATION des objets.	BULLETIN DE SORTIE.		PARTIE PRENANTE.		DATE		ÉTAT DES OBJETS		OBSERVATIONS.
du Journal	de l'inventaire		Nom du signataire.	DATE du bulletin.	Nom.	Qualité.	de sortie.	de rentrée.	à la sortie.	à la rentrée.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

ANNÉE 187 . FEUILLET N°

NUMÉROS D'ORDRE		DÉSIGNATION	BULLETIN		QUANTITÉS.		OBSERVA-TIONS.
du Journal.	du registre du magasin.	des objets.	Date.	Nom du signa-taire.	Entrées.	Sorties.	
1	2	3	4	5	6	7	8

PONTS ET CHAUSSÉES.

—

TRAVAUX d

SORTIES DU MAGASIN.

—

NUMÉROS du Journal :

—

Reçu du sieur
les objets ci-après désignés :

Le 18 .

PONTS ET CHAUSSÉES. — DÉPARTEMENT

N°
PONTS ET CHAUSSÉES.

—

TRAVAUX d

SORTIES DU MAGASIN.

—

NUMÉROS d'ordre { du Journal :
{ du Registre du magasin :

—

Ordre au Garde-Magasin de livrer les objets ci-après désignés :

Le 18 .

L'Ingénieur,

PONTS ET CHAUSSÉES. — DÉPARTEMENT

N°
PONTS ET CHAUSSÉES.

—

TRAVAUX d

SORTIES DU MAGASIN.

—

Ordre au Garde-Magasin de livrer les objets ci-après désignés :

Le 18 .

L'Ingénieur,

N° 103 d'ordre. Ing. — Instr. du 19 oct. 1876. — Mod, n° 37.
Ce modèle devra être imprimé sur papier rose.

(N° 56)

[22 octobre 1876.]

Caisse des retraites pour la vieillesse. — Modifications apportées au bulletin annuel de situation des versements faits par les cantonniers.

Monsieur, l'article 12 de l'arrêté ministériel du 30 avril 1861, sur les retenues à verser au nom des cantonniers à la caisse des retraites pour la vieillesse, prescrit de remettre tous les ans à chaque cantonnier un bulletin lui faisant connaître sa situation. Le modèle D, joint à la circulaire du 18 juin 1861, est inapplicable dans le cas presque général où les cantonniers sont mariés; ce modèle, en effet, ne tient pas compte de la différence d'âge des deux conjoints, et ne permet pas d'indiquer séparément le montant des rentes de valeur différente qui sera acquis à chacun d'eux au moment où le cantonnier quitte le service.

L'administration a dû se préoccuper de cette situation : elle a chargé la commission dite *des formules* de rechercher les moyens d'y remédier, et cette commission a proposé de substituer au modèle actuel un modèle nouveau qui répond à toutes les exigences du service.

J'ai donné une attention personnelle aux conclusions de la commission et je n'ai pu que les approuver; j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le type du nouveau modèle qui devra être employé à l'avenir.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire et d'assurer l'exécution des dispositions qu'elle renferme.

Recevez, Monsieur, l'assurance de ma considération très-distinguée.

BULLETIN

D

PONTS ET CHAUSSÉES

NUMÉRO du LIVRET

DÉPARTEMENT d

ARRONDISSEMENT d

Route *n°* .

Le S[r] Cantonnier,

et son épouse.

CAISSE DES RETRAITES POUR LA VIEILLESSE

EXTRAIT DU LIVRET AU 1[er] JUIN 187 .

	fr.	fr.
Total des sommes inscrites au livret jusqu'au 31 décembre 18 . . . . { au compte du cantonnier		
— de sa femme		
Montant des sommes retenues depuis cette époque et non encore inscrites.		
Total des sommes retenues jusqu'au 1[er] juin 18		

Montant des rentes viagères qui seront acquises au moyen des sommes inscrites rappelées ci-dessus :	
1° Au cantonnier, à l'âge de *soixante* ans.	
2° A sa femme, à l'âge de ans.	
Ensemble.	

Certifié par le Conducteur, Régisseur intermédiaire chargé des versements.

Le 187 .

Vu et vérifié par l'Ingénieur ordinaire.

Le 187 .

(N° 57)

[22 novembre 1876.]

Retenues versées à la caisse de retraites pour la vieillesse. — Instructions.

Monsieur le préfet, l'administration de la caisse des dépôts et consignations me donne communication d'une instruction qu'elle vient d'adresser à ses préposés au sujet des versements effectués à la caisse de retraites pour la vieillesse, par les intermédiaires, dans l'intérêt de plusieurs déposants.

Cette instruction, dont un exemplaire doit être remis à chaque régisseur intermédiaire par les soins des trésoriers payeurs généraux et des receveurs particuliers, a principalement pour objet d'éviter le retour de certaines omissions et irrégularités préjudiciables au service de la caisse des dépôts et consignations et aux intérêts des déposants eux-mêmes. Elle résume d'ailleurs les règles que ces intermédiaires ont le plus besoin de connaître.

Les modèles de formules qui sont annexés à cette instruction diffèrent peu pour la plupart de ceux adoptés jusqu'ici. Je crois toutefois devoir appeler votre attention sur une modification qui a été apportée aux bordereaux à produire (*modèle n° 7*). Cette modification consiste dans l'addition de deux colonnes destinées à l'indication du trimestre et de l'année de la naissance du déposant.

Ces nouveaux renseignements devront être inscrits par le régisseur intermédiaire, qui pourra remplir également, à l'aide des livrets, la colonne (*jusqu'alors réservée à l'administration de la caisse des dépôts et consignations*) dans laquelle doivent être indiqués l'âge et l'époque de l'entrée en jouissance.

Pour compenser le surcroît de travail qui devra résulter de ces inscriptions, la caisse des dépôts et consignations n'exigera plus à l'avenir qu'il lui soit remis une seconde expédition des bordereaux. Par suite, le récépissé collectif que doivent délivrer les trésoriers payeurs généraux et receveurs particuliers servira de reçu et devra contenir au dos le détail du montant de chaque bordereau et le nombre des versements qu'il contient.

J'ajouterai, monsieur le préfet, que, dans le cas où il existerait dans vos bureaux un certain nombre des anciennes formules n° 7, vous pourrez, jusqu'au 1er janvier 1878, en faire usage, à la condi-

tion toutefois que vous y ajouterez deux nouvelles colonnes, pour y recevoir l'indication du trimestre et de l'année de la naissance des déposants. Ces colonnes pourront facilement être prises sur celle destinée aux noms des déposants, laquelle, ainsi diminuée, sera encore d'une largeur suffisante pour contenir ce renseignement; mais, à dater du 1er janvier 1878, vous voudrez bien ne plus employer que des formules conformes au modèle ci-contre.

Je vous prie, monsieur le préfet, de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

AVIS POUR L'IMPRIMEUR. — Le présent modèle doit être établi sur demi-feuille carré. Le nombre de lignes horizontales doit s'élever, pour la 1re page, à 24 pour la 2e page, à 30 ; pour la 3e page, à 30, et pour la 4e, à 24 (barres d'addition et lignes de report ou totaux non comprises).

MODÈLE n° 7.

Nombre de livrets. — dépo-sants. (1) : nouveaux. ; anciens. (1)
Nombre de verse-ments. : à capital aliéné. ; à capital réservé. (2)

(1) En cas de versements par les déposants mariés, le mari doit être compté pour une unité et la femme également pour une unité.

Chaque bordereau ne doit pas contenir plus de 100 déposants.

(2) Le total des déposants nouveaux et subséquents doit toujours être égal à celui des versements aliénés et réservés.

(3) Indiquer les noms, prénoms, qualité et domicile.

(4) Ajouter : *ayant charge et pouvoir*, lorsque l'intermédiaire agit comme *mandataire* des titulaires des livrets,

ou

pour donation au profit, lorsque l'intermédiaire agit comme *donateur* ou mandataire d'un donateur.

CAISSE DES DÉPOTS ET CONSIGNATIONS.

CAISSE DE RETRAITES POUR LA VIEILLESSE.

VERSEMENTS PAR INTERMÉDIAIRES.

(Art. 14 du décret réglementaire du 27 juillet 1861.)

NOTA. — Avant d'établir le présent bordereau, consulter l'Instruction concernant les versements effectués par les intermédiaires, et dont un exemplaire sera remis à tout intermédiaire qui en fera la demande à la Direction générale par l'entremise du préposé chargé de recevoir les versements.

Bordereau nominatif des versements effectués par M. (3)
agissant comme intermédiaire (4)
des dénommés ci-après :

DÉPARTEM[ENT]
d

ARRONDISSEME[NT]
d

° DIZAINE DE

Les premiers versem[ents] cessitant la délivranc[e] vret doivent être porté[s] bordereaux distincts.

Les versements sub[séquents] doivent être classés da[ns] numérique des livre[ts] d'après la nouvelle s[érie] commence à 300.001.

Les versements effec[tués] nom de déposants ma[riés] vent être partagés par entre les conjoints.

Le nom du mari doit scrit d'abord ; celui de la suivi de son nom d'allia[nce] porté sur la ligne suiva[nte] regard de la portion de[u] ment qui lui est applica[ble].

Les versements à titre nation doivent de pré[férence] être portés sur des bord[ereaux] distincts ou classés sép[arément] et précédés de cette m[ention] *Donation au profit d[es dé]nommés ci-après :*

NUMÉROS des livrets.	NOMS ET PRÉNOMS des déposants.	DATE de la naissance.		JOUISSANCE.		CAPITAL		RENTES corres-pondantes. (c)	OBSERVATIONS
		Trimestre. (A)	Année.	Age.	Époque. (B)	aliéné.	réservé.		
	A reporter.	......	......	......	......				

(A) Énoncer cette indication par le chiffre 1er, 2e, 3e, 4e, selon que le déposant est né dans le 1er tri[mestre] (janvier à mars), le 2e trimestre (avril à juin), le 3e trimestre (juillet à septembre), le 4e trimestre (octobre [à dé]cembre), et inscrire l'année de la naissance dans la colonne qui suit immédiatement.

(B) L'époque d'entrée en jouissance correspond toujours au premier jour du trimestre qui suit celui dans [lequel] le déposant a atteint l'âge fixé dans la colonne précédente et doit être indiquée, selon le cas, par les mots : 1[er jan]vier, 1er avril, 1er juillet, 1er octobre 18 . Cette colonne peut être remplie par l'intermédiaire ou lais[sée en] blanc. Dans ce dernier cas, elle sera complétée dans les bureaux de la Direction générale.

(C) Cette colonne étant réservée pour l'Administration, aucune mention ne doit y être faite.

[illegible]	NOMS ET PRÉNOMS des déposants.	DATE de la naissance.		JOUISSANCE.		CAPITAL		RENTES correspondantes.	OBSERVATIONS.
		Trimestre.	Année.	Age.	Époque.	aliéné.	réservé.		
	Report.	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .				
	Total. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .				

Certifié exact par l'intermédiaire soussigné,

L'Intermédiaire,

Je soussigné, Préposé de la Caisse des dépôts et consignations, reçonnais avoir reçu le (1) , de M. , agissant en la qualité sindiquée, la somme de détaillée ci-dessus, pour le compte de la Caisse de retraites pour la vieillesse, créée par la loi du juin 1850.

Les versements ont été inscrits sur les livrets des titulaires à la date ci-dessus.

Je certifie, en outre, avoir vérifié à l'aide des livrets toutes les indications contenues dans le présent bordereau et avoir reconnu leur exactitude.

Le Préposé,

(1) Indiquer la date à laquelle le versement est devenu définitif par le solde du compte transitoire et l'enregistrement sur les livrets.

(N° 58)

[27 novembre 1876.]

Réduction du format de certaines pièces de la comptabilité.

Monsieur le préfet, le programme pour la rédaction des projets qui a été porté à la connaissance de votre département par la circulaire du 14 janvier 1850, prescrit, à l'article 39, que « tous « les plans, profils, dessins et pièces écrites, sans exception « aucune, seront présentés dans le format dit *tellière*, de $0^m,31$ de « hauteur sur $0^m,21$ de largeur. »

L'expérience a démontré que ce format offrait le double avantage de réaliser une économie sur les frais d'impression et de faciliter le rangement, le maniement et la conservation des pièces des dossiers.

En présence de ce résultat, l'administration s'est préoccupée de la question de savoir s'il ne conviendrait pas d'appliquer le même format aux pièces de la comptabilité portant les n°s 2, 3, 6, 7, 8, 8 *bis*, 9 (annexe 8, 8 *bis* et 9), 10, 11, 12, 15, 15 *bis*, 16, 16 *bis*, 17, 18, 25, 26 et 28, et qui, conformément aux prescriptions du règlement de la comptabilité du 28 septembre 1849, ont actuellement $0^m,25$ de largeur sur $0^m,38$ de hauteur.

Cette question a été étudiée par la commission, dite des formules, instituée près de mon ministère. La même commission a également examiné s'il ne conviendrait pas de réduire à la hauteur de $0^m,297$ certaines pièces de la comptabilité départementale susceptibles d'être timbrées et qui sont produites à l'appui des mandats, telles que devis des travaux, baux d'entretien, décomptes, procès-verbaux de réception, etc..., que les receveurs de l'enregistrement refuseraient quelquefois de timbrer au prix de $1^f,80$ la feuille double.

En ce qui concerne les formules susmentionnées, portant dans le règlement du 28 septembre 1849 les n°s 2, 3, 6, 7, 8, 8 *bis*, 9 (annexe 8, 8 *bis* et 9), 10, 11, 12, 15, 15 *bis*, 16, 16 *bis*, 17, 18, 25, 26 et 28, la commission, après un examen comparatif de l'ancien et du nouveau format proposé, a reconnu que ce dernier présentait tout avantage au point de vue tant de l'économie que du rangement et du maniement des pièces, et cet avis m'ayant paru entièrement justifié, j'ai l'honneur de vous faire savoir que j'ai

décidé que ces formules seront imprimées, à l'avenir, dans le format 21,31.

Quant aux pièces de la comptabilité départementale susceptibles d'être timbrées, il m'a paru, monsieur le préfet, ainsi qu'à la commission, qu'il convenait, seulement dans le cas où les receveurs de l'enregistrement exigeraient que la hauteur des formules fût réduite, d'inviter MM. les ingénieurs à rogner le papier de manière à ramener le format desdites pièces à la dimension du papier timbré, c'est-à-dire à $0^{m},297$.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse une ampliation à MM. les ingénieurs.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

(N° 59)

[15 décembre 1876.]

Concours pour l'admission au grade de conducteur des ponts et chaussées.

Monsieur le préfet, un arrêté du 9 mars 1874, dont je vous ai adressé ampliation le 14 du même mois, a fixé de nouvelles conditions pour l'admission à l'emploi de conducteur des ponts et chaussées, et cet arrêté a été immédiatement mis en vigueur.

Il a paru, à la suite de l'expérience des trois dernières années, qu'il y avait lieu d'apporter quelques modifications au programme; j'ai l'honneur de vous adresser ampliation d'un arrêté que je viens de prendre à cet effet et je vous prie de donner toute la publicité possible à cet arrêté.

La principale modification consiste dans l'abaissement du minimum obligatoire, et j'ai pensé que la mesure abaissant ce minimum pouvait, en présence du grand nombre de vacances existant actuellement dans les cadres des conducteurs, être appliquée aux opérations du concours de 1876; en conséquence, les candidats qui, à la suite de ce concours, ont obtenu le minimum tel qu'il est déterminé par le nouvel arrêté, vont être déclarés admissibles à l'emploi de conducteur des ponts et chaussées. Il est bien entendu, d'ailleurs, que ces candidats devront se tenir prêts à recevoir telle destination que l'administration croira devoir leur assigner, d'après les besoins du service.

J'adresse ampliation de la présente à MM. les ingénieurs en chef de votre département.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

ARRÊTÉ (*).

Le ministre des travaux publics,

Vu l'arrêté du 9 mars 1874, fixant de nouvelles conditions d'admission à l'emploi de conducteur des ponts et chaussées;

Sur la proposition du conseiller d'État, secrétaire général,

Arrête :

Art. 1er. — La note applicable à l'aptitude spéciale et aux services techniques antérieurs des candidats est retranchée de l'article 4 de l'arrêté du 9 mars 1874.

En conséquence, le § 15 de cet article est modifié comme il suit :

« 15° Pratique du service. — *Partie orale.* — Règlement sur la comptabilité des conducteurs; clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs; règlement des cantonniers : Valeur relative, 5. »

Art. 2. — La disposition suivante est ajoutée à l'article 5 du même arrêté :

« Il sera donné aux candidats appartenant soit à l'administration des travaux publics, soit aux services détachés, une note sur leur aptitude et leurs services antérieurs. Il sera tenu compte de cette note dans le calcul du nombre total des points, mais seulement lorsqu'elle sera supérieure à 13. Dans ce cas, on ajoutera au candidat le nombre de points excédant 13, après l'avoir multiplié par le coefficient 5. »

Art. 3. — Le dernier paragraphe de l'article 6 du même arrêté est modifié ainsi qu'il suit :

« Nul ne peut être porté sur cette liste, s'il n'a obtenu au moins : 1° la moitié du maximum pour chacun des articles 1, 2, 3, 6, 10, 11 et 12 du programme et pour les autres articles réunis; 2° les deux tiers de ce même maximum pour l'ensemble de son examen. »

Versailles, le 8 décembre 1876.

(*) Cet arrêté, comme tous les règlements antérieurs sur le même objet, été pris sur l'avis du Conseil général des ponts et chaussées. E. M.

(N° 60)

[20 décembre 1876.]

Affaires contentieuses soumises aux conseils de préfecture. — Intervention des ingénieurs des mines.

Monsieur le préfet, à la suite du décret du 30 décembre 1862, qui, en matière contentieuse, a rendu publiques les audiences des conseils de préfecture et autorisé les plaidoiries devant ces conseils, l'un de mes prédécesseurs, d'accord avec M. le ministre de l'intérieur, a pris une décision que la circulaire du 10 novembre 1864 a portée à votre connaissance. Cette décision consistait à charger les préfets, pour toutes les affaires de travaux publics que les lois et règlements déférent aux conseils de préfecture, de se concerter avec les ingénieurs en chef des ponts et chaussées du service intéressé. Il s'agissait de déterminer celles de ces affaires lors du jugement desquelles, à raison de leur nature et de leur importance, ces chefs de service, soit en personne, soit représentés par un de leurs ingénieurs ordinaires, devraient assister aux séances publiques, pour donner les explications de fait et de droit que la discussion rendrait nécessaires.

La même mesure n'a pas encore été prise, à l'égard des ingénieurs des mines, pour les affaires contentieuses à eux ressortissant et dont les conseils de préfecture sont saisis. Ces affaires appartiennent à l'une des catégories suivantes :

Demandes en règlement des indemnités dues par les concessionnaires aux inventeurs, explorateurs et anciens exploitants, à l'occasion de travaux antérieurs à la concession (*article 46 de la loi de* 1810);

Demandes en réduction de la redevance fixe (*art. 46 du décret du 6 mai* 1811);

Réclamations à fin de dégrèvement de la redevance proportionnelle, pour cause de surtaxe (*art.* 37 *de la loi de* 1810, *47 et 48 du décret de* 1811);

Réclamations des concessionnaires de mines inondées ou menacées d'inondation contre la fixation de leur quote-part dans les taxes qui leur sont imposées ; réclamations relatives à l'exécution des travaux d'asséchement (*art. 5 de la loi du* 27 *avril* 1838);

Demandes des communes en règlement des subventions spéciales

pour dégradations habituelles ou temporaires des chemins vicinaux par les exploitants de mines (*art.* 14 *de la loi du* 21 *mai* 1836);

Contraventions en matière de grande voirie, commises par les exploitants de mines (*art.* 4 *de la loi du* 29 *floréal an X et* 114 *du décret du* 16 *décembre* 1811).

Mon attention vient d'être appelée par un ingénieur en chef, à propos d'une contestation importante en matière de redevance proportionnelle, sur l'opportunité qu'il y aurait à charger les ingénieurs des mines d'intervenir auprès des conseils de préfecture, spécialement pour défendre les intérêts de l'État, dans les mêmes conditions que les ingénieurs des ponts et chaussées.

La question méritant d'être étudiée, je vous prie, monsieur le préfet, de vouloir bien l'examiner, de concert avec les ingénieurs des mines de votre département, auxquels j'adresse, d'ailleurs, ampliation de la présente circulaire. Je vous serai obligé de me faire connaître, le plus promptement possible, leurs avis et le vôtre.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

(N° 61)

[21 décembre 1876.]

Tramways à traction de chevaux. — Envoi d'un modèle de cahier des charges pour les concessions, d'une formule-type de traité de rétrocession et d'un avis du Conseil d'État.

Monsieur le préfet, pour faciliter l'instruction des demandes en concession de tramways à traction de chevaux, sur les voies publiques dépendant tant de la grande voirie que de la voirie vicinale, communale ou urbaine, l'administration a fait préparer un modèle de cahier des charges de ces concessions, cahier des charges auquel il conviendra de se conformer et dont je joins ici un exemplaire.

Afin, d'ailleurs, de rendre partout uniformes, autant que possible, les conditions d'établissement et d'exploitation des voies ferrées, on ne devra apporter au susdit cahier des charges aucuns changements autres que ceux qui seraient rendus indispensables par des circonstances particulières.

Les réseaux de tramways étant, dans beaucoup de cas, concédés aux villes ou aux départements intéressés, qui les rétrocèdent à des compagnies chargées de leur construction et de leur exploitation, l'administration a également fait établir une formule-type de traité à adopter pour ces rétrocessions et que vous trouverez ci-annexée.

Je vous adressse, en outre, le texte d'un avis émis par le Conseil d'État, à la date du 9 mars 1876, au sujet de ce type de traité et des articles 17 et 18 du cahier des charges modèle, articles qui ont trait aux droits de l'État à la propriété des voies ferrées dans le cas de leur maintien à l'expiration de la concession.

Je vous prie, monsieur le préfet, de m'accuser réception de ces documents, dont j'envoie une ampliation à M. l'ingénieur en chef.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

PONTS ET CHAUSSÉES. — ROUTES ET PONTS.

1° TRAMWAYS
DE LA VILLE d

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ARTICLE PREMIER.

La ville d   est autorisée à placer à ses risques et périls, sur les voies publiques ci-après désignées, dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine, un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux, et à y établir un service de voyageurs et de marchandises.

Le réseau comprendra les   lignes suivantes :

ART. 2.

La ville d   est autorisée à passer des traités avec une ou plusieurs compagnies pour l'établissement et l'exploitation des lignes ci-dessus décrites.

Après cette homologation, la ville pourra mettre en service lesdites parties de voie et y percevoir les prix de transport et les droits de péage ci-après déterminés. Toutefois ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale de la ligne concédée.

Lorsque les travaux compris dans la concession seront achevés, la réception générale et définitive aura lieu dans la même forme que les réceptions partielles.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12.

Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des centimètres qui servent d'acotecments extérieurs aux rails, ainsi que l'entretien des empierrements établis sur les trottoirs et les contre-allées.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Art. 13.

Il sera établi, par la ville, en nombre suffisant, des agents et des cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien des voies ferrées.

Art. 14.

Les types des diverses voitures à mettre en service devront être soumis à l'approbation préalable du préfet.

Les voitures destinées au transport des voyageurs seront du meilleur modèle, suspendues sur ressorts, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées et fermées à glaces. Leur largeur sera de au plus.

Ces voitures devront remplir les conditions de police réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Il y aura des places de classe.

On se conformera, pour la disposition des places de chaque classe, aux mesures qui seront arrêtées par le préfet.

Art. 15.

L'entretien et les réparations des voies ferrées, avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation seront soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Le service de l'entretien et de l'exploitation est d'ailleurs assujetti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler les dispositions, l'aménagement, la circulation et le stationnement des voitures.

Les frais de contrôle seront à la charge de la ville et seront réglés par le préfet.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

ART. 16.

La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux.

ART. 17.

A l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur les voies ferrées; l'État entrera immédiatement en jouissance de ces voies et de leurs dépendances établies sur la voie publique, tant sur les routes nationales et départementales que sur les rues et chemins vicinaux; le concessionnaire sera tenu de lui remettre le tout en bon état d'entretien et sans indemnité.

Quant aux autres objets mobiliers ou immobiliers servant à l'exploitation, l'État se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint.

Ces dispositions ne sont applicables qu'au cas où le gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

ART. 18.

Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, que les voies ferrées doivent être supprimées en tout ou en partie, les voies supprimées seront enlevées et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

ART. 19.

Faute par la ville d'avoir présenté les projets ou d'avoir entièrement pourvu à l'exécution et à l'achèvement des travaux dans les délais fixés, et faute aussi par elle de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance.

L'administration décidera, la ville entendue, si la voie doit être supprimée ou maintenue.

Dans le cas de la suppression, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais de la ville, ainsi qu'il est dit ci-dessus. Dans le cas contraire, les travaux seront conservés et l'exploitation aura lieu sur les bases que l'administration arrêtera.

ART. 20.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation, la ville d
sera tenue de prendre les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service et pour réorganiser ensuite une exploitation régulière.

Si, dans un délai de six mois, cette réorganisation ne peut s'effectuer, la déchéance pourra être également prononcée.

ART. 21.

Les dispositions des articles qui précèdent, relatives à la déchéance, ne seraient pas applicables à la ville de si le retard ou la cessation des travaux ou l'interruption de l'exploitation provenait de la force majeure régulièrement constatée.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ART. 22.

A titre d'indemnité de la dépense et des charges de la présente concession, le Gouvernement accorde à la ville d l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés (*):

On adoptera pour chaque ligne des prix uniques respectivement applicables à chacune des deux classes de voyageurs. Ces prix seront calculés au moyen du tarif précédent, d'après le parcours moyen de la ligne. Les lignes pourront être, à toute époque, modifiées par l'administration, sur la proposition de la ville.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes; les fractions ne seront comptées que par centième de tonne.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux, susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins, et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures d'ouverture et de fermeture des ateliers, le prix des places de deuxième classe sera, si l'administration municipale le requiert, abaissé au taux de $0^f,10$ pour toutes distances. Les heures et les itinéraires auxquels ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par l'administration municipale.

Des voitures spéciales pourront, avec l'approbation de l'administration municipale, être employées à ces transports.

Les enfants de quatre à sept ans seront transportés à moitié prix.

Les places d'impériale seront assimilées, pour le prix, aux places de seconde classe.

Les billets d'aller et retour seront accordés avec une réduction d'un quart sur le prix total que l'on devrait payer pour parcourir deux fois le même itinéraire.

(*) Le tarif varie suivant les villes.

Les conditions qui suivent le tarif varient également suivant certaines circonstances locales et suivant que les tramways sont destinés au service des voyageurs seulement ou au service des voyageurs et des marchandises.

Il pourra être délivré des cartes permettant aux personnes qui voudront ainsi s'abonner de parcourir tout le réseau de la ville et de la banlieue moyennant une redevance de 10 francs par mois pour la première classe et de 7 francs par mois pour la deuxième classe.

Les prix déterminés au tarif précédent, en ce qui concerne les marchandises, ne sont pas applicables aux objets encombrants, à l'or, à l'argent et autres valeurs, et en général à tous paquets et colis pesant isolément moins de 50 kilogrammes.

Dans tous les cas, les prix spéciaux seront arrêtés par le préfet, sur la proposition de la ville. Il en sera de même pour les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur

ART. 23.

Dans le cas où la ville jugerait à propos d'abaisser tout ou partie des tarifs, les taxes réduites ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois.

ART. 24.

Au moyen de la perception de ces tarifs, la ville d   contracte l'obligation d'assurer le transport des voyageurs et celui des marchandises avec soin, exactitude et célérité ; à cet effet, elle devra faire mettre et entretenir en circulation, en toute saison, le nombre de voitures et de chevaux réclamé par les besoins du service, en se conformant aux arrêtés qui seront pris par le préfet.

ART. 25.

Les tarifs ci-dessus déterminés pourront être revisés tous les cinq ans par l'administration supérieure, la ville d   entendue, après le renouvellement des formalités qui auraient précédé leur établissement.

ART. 26.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la ville d   ou à ses ayants droit, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs, sous quelque dénomination que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises ayant le même objet.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

ART. 27.

Les soldats et les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

ART. 28.

Les ingénieurs et les agents chargés de la surveillance de la voie seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

ART. 29.

Aucune indemnité ne pourra être réclamée par la ville pour les causes ci-après :

Dommages aux voies ferrées occasionnés par le roulage ordinaire;

État de la chaussée et influence pouvant en résulter pour l'entretien de ces voies;

Ouverture de nouvelles voies de communication et établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui du concessionnaire;

Trouble et interruption du service qui pourraient résulter, soit de mesures d'ordre et de police, soit de travaux exécutés sur ou sous la voie publique, tant par l'administration que par les compagnies ou les particuliers dûment autorisés;

Enfin, toute circonstance résultant du libre usage de la voie publique.

ART. 30.

En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique, la ville pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément ses voies, soit en les branchant l'une sur l'autre, soit en employant à la traversée de l'obstacle des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

ART. 31.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, et en outre d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celles qui font l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établies en prolongement des mêmes voies.

Moyennant le droit de péage tel qu'il est ci-dessus fixé par l'article 22 et les arrangements qu'ils prendront avec la ville, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur ces lignes, et réciproquement.

Dans le cas où la ville et les concessionnaires de ces embranchements ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Les autorisations prévues ci-dessus ne seront accordées qu'après enquête et dans la même forme que la présente autorisation. La ville sera entendue et le ministre de l'intérieur sera appelé à donner son avis.

ART. 32.

Le Gouvernement se réserve en outre le droit d'autoriser, dans la forme prescrite par l'article précédent, de nouvelles entreprises de transport sur la

voies ferrées qui font l'objet de la présente concession, à charge par ces entreprises d'observer les règlements de service et de police, et de payer, au profit du concessionnaire, un droit de circulation qui sera arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la ville, et qui ne pourra excéder la moitié ni être inférieur au tiers des tarifs; cette proposition sera soumise à la révision prévue à l'article 25.

ART. 33.

Les agents et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être présentés à l'agrément du préfet et assermentés; ils auront, dans ce cas, qualité pour dresser des procès-verbaux.

ART. 34.

Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour sa durée par l'article 16.

La révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession. En cas de révocation avant l'expiration de la concession ou de la suppression ordonnée à la suite de la déchéance, la ville ou ses ayants droit seront tenus de rétablir les lieux dans l'état primitif, à leurs frais.

ART. 35.

Les contestations qui s'élèveraient entre la ville d et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département d , sauf recours au Conseil d'État.

ART. 36.

La ville d sera tenue de déposer à la préfecture d un plan détaillé de ses voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

ART. 37.

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

2e PROJET DE FORMULE-TYPE

POUR

LES TRAITÉS DE RÉTROCESSION DES TRAMWAYS

ADOPTÉ PAR LE CONSEIL D'ÉTAT.

ARTICLE PREMIER.

La ville de concessionnaire d'un réseau

de tramways, en vertu du décret du
rétrocède à MM. pour une durée
de l'établissement et l'exploitation des lignes suivantes :

ART. 2.

Par le fait de cette rétrocession,
MM.
sont subrogés à toutes les obligations imposées à la ville elle-même, ainsi qu'aux avantages qui lui sont assurés par le cahier des charges joint au décret de concession.

ART. 3.

En outre, MM.
payeront annuellement à la ville, à titre de droit de stationnement, une redevance de

ART. 4.

Pour garantir l'exécution de leur engagement, MM.
verseront à la caisse municipale un cautionnement de
en numéraire ou en rentes sur l'État.

Les du cautionnement leur seront restitués après la réception définitive des travaux. Le dernier
restera entre les mains de la ville pendant toute la durée de l'exploitation.

ART. 5.

MM.
devront faire élection de domicile à
Dans le cas de non-élection, toute notification ou signification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie.

Ce projet de formule-type a été délibéré et adopté par le Conseil d'État, dans sa séance du 9 mars 1876.

3e AVIS

sur des questions relatives aux articles 17 et 18 du cahier de charges de concessions de tramways (propriété de la voie ferrée et de ses dépendances à l'expiration de la concession) et sur un projet de formule-type applicable aux projets de rétrocession.

ADOPTÉ PAR LE CONSEIL D'ÉTAT.

Le Conseil d'État, qui a pris connaissance d'une lettre, en date du 11 janvier 1876, par laquelle M. le ministre des travaux publics demande son avis sur la question de savoir s'il y a lieu :

1° De stipuler, dans les cahiers de charges des concessions de tramways faites par l'État à des villes, qu'à l'expiration de la concession, et en cas de maintien du service, les voies ferrées et leurs dépendances resteront la propriété de l'État, ou d'attribuer cette propriété aux villes ;

2° D'adopter la formule-type proposée par le conseil général des ponts et chaussées, pour les traités de rétrocession passés entre les villes et les entrepreneurs ;

Vu la délibération du conseil général des ponts et chaussées, en date du 23 décembre 1875 ;

Vu les observations présentées par M. le ministre de l'intérieur, le 22 février 1876, en réponse à la communication qui lui a été donnée du dossier ;

Vu les avis du Conseil d'État et de la commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'État, en date des 22 février 1872, 13 juillet 1875 et 11 novembre 1875 ;

Sur la première question :

En ce qui concerne les voies ferrées proprement dites et leurs dépendances établies sur la voie publique :

Considérant que, en l'absence d'une législation spéciale sur les tramways, une jurisprudence constante et incontestée a établi qu'il n'appartenait qu'au chef de l'État, en Conseil d'État, non-seulement de déclarer d'utilité publique ces entreprises, après enquête, mais aussi de les concéder et d'en régler les conditions d'exécution et d'exploitation, notamment de fixer les tarifs à percevoir par les concessionnaires ;

Considérant, en effet, que les entreprises de tramways sont destinées, non pas seulement à relier entre elles les parties d'une même ville, mais aussi et le plus souvent à établir une communication entre une ville et sa banlieue et même entre deux villes voisines ;

Qu'elles empruntent presque toujours, même dans l'intérieur d'une ville, des routes nationales ou des routes départementales, et qu'elles peuvent emprunter, en dehors des villes, des chemins appartenant à plusieurs communes ;

Que, d'autre part, l'exploitation des tramways a pour effet de modifier, dans une certaine mesure, l'accès des propriétés riveraines et le régime général de la circulation ; que ces entreprises jouissent, en fait, d'une espèce de monopole pour le transport des voyageurs en commun, attendu que la largeur des voies ne permet généralement pas d'installer un second tramway sur le même parcours, et que le trafic n'est presque jamais assez considérable

pour que les omnibus ordinaires continuent leur service en concurrence avec le tramway;

Considérant qu'il est de principe que l'autorité, qui fait une concession de travaux publics, reprend, à l'expiration de la concession, le travail exécuté par le concessionnaire, sauf à elle à faire, s'il y a lieu, une concession nouvelle;

Qu'il importe d'appliquer ce principe en matière de tramways, afin que l'État puisse disposer des travaux au profit du public en abaissant les tarifs à raison de l'amortissement du capital employé dans ces entreprises;

Que c'est dans ce sens que la question a été expressément résolue dans les décrets qui ont accordé à divers entrepreneurs la concession des tramways de Vincennes au pont de Sèvres (18 février 1854), Rueil à Port-Marly (15 juillet 1854), Sèvres à Versailles (28 avril 1855), Rennes à Moidrey (14 mai 1855), Riom à Clermont (26 août 1857), et plus récemment de Nancy à Maxéville (23 mars 1874);

Que si, dans certains cas, pour tenir compte de l'initiative prise par les autorités locales et aussi pour prévenir les difficultés qui pourraient s'élever, surtout dans les traverses des villes, entre les villes et un concessionnaire direct, le Gouvernement a cru devoir concéder l'établissement et l'exploitation des tramways à diverses villes ou au département de la Seine, ce mode de procéder ne doit pas entraîner une solution différente pour la propriété des rails, à l'expiration de la concession;

Qu'en effet ce n'est pas en vertu d'un droit qui leur serait propre, mais uniquement par suite de la concession qui leur est faite par le Gouvernement, dans chaque espèce, à raison de circonstances spéciales, que les villes peuvent rétrocéder les tramways à des entrepreneurs; qu'il convient même de réserver expressément le droit qui appartient au Gouvernement de revenir, selon les circonstances, au système des concessions directes, sauf à lui à obtenir le consentement des départements et des communes pour le cas où les tramways seraient établis en totalité ou en partie sur des routes départementales ou sur des voies publiques rentrant exclusivement dans la voirie municipale ou vicinale, et, en cas de refus, à incorporer ces portions de voies aux routes nationales ou à faire prononcer l'expropriation;

Que la situation de la ville ou du département, en matière de tramway, n'est en rien assimilable à celle que les départements et les communes tiennent de la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local; qu'aucune loi n'a donné aux villes ni aux dé-

partements le droit de concéder des entreprises de tramways même sur des voies exclusivement communales ou exclusivement départementales, et qu'en conséquence il ne convient pas d'attribuer aux autorités locales un droit qui, d'après les principes, revient au pouvoir de qui émane la concession ;

Considérant, d'ailleurs, qu'en fait les entreprises de tramways sont presque toujours établies sur des routes nationales et des routes départementales, plus encore que sur des voies communales, et que, si l'on voulait trancher la question en se préoccupant exclusivement de la nature des voies auxquelles les rails sont incorporés, il ne serait pas moins contraire aux principes d'attribuer aux villes un droit de propriété sur des rails incorporés à des routes nationales ou départementales ou à des chemins vicinaux appartenant à des communes voisines;

Qu'il serait impossible d'admettre que les voies ferrées reviendraient, à la fin de la concession, à l'État, aux départements et aux communes proportionnellement à la longueur des routes nationales, des routes départementales, des rues dépendant de la voirie urbaine et des chemins vicinaux empruntés par les tramways; que cette solution ne permettrait pas à l'État de disposer librement de la concession et de la renouveler dans les conditions les plus favorables pour l'intérêt du public;

En ce qui concerne les autres objets servant à l'exploitation :

Considérant que, par les motifs qui viennent d'être exposés, c'est aussi à l'État et non pas à la ville ou au département qu'il convient de reconnaître le droit de les reprendre pour lui permettre d'assurer, s'il y a lieu, la continuation du service;

Considérant que c'est avec raison que, dans les cahiers des charges cités plus haut, on a reconnu ce droit à l'État en lui imposant l'obligation de payer le prix de ces objets aux concessionnaires à dire d'experts;

Que, dans les traités de rétrocession qu'elles ont passés avec des entrepreneurs, les villes ont quelquefois exigé que ces objets leur fussent laissés à l'expiration de la concession, sans indemnité, y compris même les chevaux ; mais que cette exigence est de nature, sinon à compromettre les entreprises de tramways, du moins à empêcher l'abaissement des tarifs que le Gouvernement s'est réservé le droit de reviser tous les cinq ans; qu'il ne convient pas, en conséquence, d'autoriser des clauses semblables ni de les exiger au nom de l'État;

Mais considérant que le Conseil général des ponts et chaussées et le ministre de l'intérieur font remarquer avec raison qu'il n'y

traire, que les voies ferrées doivent être supprimées, en tout ou en partie, les voies supprimées seront enlevées et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

2° Que la formule de traité de rétrocession par les villes, proposées par le conseil général des ponts et chaussées, peut être adoptée, sauf à en retrancher les articles 5, 6 et 7; mais qu'il convient que l'administration poursuive, autant que possible, l'instruction simultanée des demandes en concession de tramways et des demandes en rétrocession, de manière à faire approuver l'ensemble de l'affaire par un seul et même décret.

Cet avis a été délibéré et adopté par le Conseil d'État, dans sa séance du 9 mars 1876.

(N° 62)

[23 décembre 1876.]

Personnel. — Secours.

Monsieur le préfet, le nombre des demandes de secours adressées à l'administration s'est accru, depuis un certain temps surtout, dans des proportions telles que les crédits régulièrement applicables à des allocations de cette nature sont loin de suffire aux charges qui pèsent sur eux. Il est donc indispensable, malgré tout l'intérêt que peuvent inspirer la plupart des pétitionnaires, de procéder à des éliminations et de prendre les mesures nécessaires pour que des secours ne soient accordés désormais qu'aux personnes absolument dans le besoin.

Il résulte du relevé qui a été fait dans les bureaux de mon ministère que les secours sont accordés, pour la plus grande partie, il est vrai, à d'anciens agents, à leurs veuves ou orphelins; mais qu'il en est alloué aussi non-seulement à des agents admis à la retraite ou à des veuves pour les aider à attendre la liquidation de leur pension, mais encore à des agents en activité de service.

En ce qui concerne les anciens agents, leurs veuves ou orphelins, il ne saurait être dans la pensée de l'administration de ne pas leur venir en aide, alors qu'il y a souvent à leur tenir compte de longs services qui ne sont rémunérés par aucune pension; mais il est à désirer qu'il ne soit proposé de secours en faveur de personnes jouissant déjà d'une retraite que si cette pension est d'un chiffre

par trop minime ou bien si le pétitionnaire se trouve, à raison de charges de famille toutes particulières, dans une situation exceptionnelle.

Les secours accordés à des agents admis à la retraite, à des veuves ou orphelins d'agents décédés en activité de service, sont, je le reconnais, quelquefois indispensables, puisque, dans l'état actuel de la législation des pensions, il faut environ six mois pour être mis en possession des arrérages d'une pension de retraite, mais l'administration ne considère pas que l'on ait un droit strict à des allocations semblables et elle entend leur conserver le caractère de faveur justifiée par de bons services et une position vraiment précaire. Je ne saurais donc, monsieur le préfet, trop vous recommander de veiller, de concert avec MM. les chefs de service, à ce que les secours, en attendant pension, ne soient pas proposés à peu près indistinctement.

Chaque année enfin, des agents en activité de service demandent et obtiennent des secours. Ces demandes, le plus souvent, sont trop facilement appuyées par les chefs hiérarchiques, et c'est ainsi que, dans certains services, des agents n'ont pas hésité à présenter pour ainsi dire périodiquement des requêtes de cette nature. C'est là un état de choses qu'il importe absolument de faire cesser. Il me paraît d'abord inadmissible, en principe, qu'un agent ne se suffise pas avec ses émoluments, et les seuls suppléments auxquels il puisse avoir des titres, sont les indemnités qu'il doit savoir mériter par le zèle, l'activité et l'intelligence avec lesquels il s'aquitte de ses fonctions.

Je vous prie, en conséquence, monsieur le préfet, de ne plus me transmettre de demandes de secours présentées par des agents en activité de service, excepté, bien entendu, dans des cas tout à fait spéciaux et nécessairement très-rarés que, de concert avec MM. les chefs de service, vous auriez à apprécier. Je ne me refuserais pas évidemment à examiner des propositions que vous me présenteriez dans de telles circonstances.

En résumé, monsieur le préfet, il importe avant tout d'éviter l'abus qui, j'en conviens, peut se produire d'autant plus facilement, en matière de secours, que, en définitive, ces allocations ne s'accordent généralement qu'à des personnes plus ou moins malheureuses; mais, je le repète, il est de toute nécessité d'apporter dans cette partie des dépenses de mon administration d'importantes réductions. Pour obtenir ce résultat, il convient tout d'abord de n'accueillir qu'avec une extrême réserve les demandes de secours qui pourraient être présentées, d'en faire l'objet d'un examen ap-

profondi et de ne me les transmettre, avec un avis favorable, que si vous avez la certitude que l'administration, en accueillant votre proposition, viendra en aide à une réelle infortune.

Je ne doute pas, monsieur le préfet, que vous ne vous empressiez de seconder à cet égard les vues de l'administration et d'assurer, en ce qui vous concerne, l'exécution des prescriptions contenues dans la présente, dont j'adresse une ampliation à tous les chefs de service de mon ministère.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

PERSONNEL.

(N° 63)

Décembre 1876.

I. — INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS.

15 *décembre* 1876. — Sont nommés sous-ingénieurs des ponts et chaussés les conducteurs principaux faisant fonctions d'ingénieur ordinaire dont les noms suivent :

MM. Floucaud,
Héron,
Rottival,
Lecompte,
Estoublon,
Bosio.

2° CONGÉ.

30 *décembre* 1876. — M. Lucas, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, avec le titre d'ingénieur adjoint aux directions des routes et de la navigation et des chemins de fer, du service d'économie générale et de statistique des travaux publics, est mis, sur sa de-

mande, en congé illimité et autorisé à passer au service de la société Franco-Algérienne, pour remplir les fonctions d'ingénieur en chef directeur des services algériens de la dite société.

3° RETRAITE.

	Date d'exécution.
26 décembre 1876. — M. Delacroix, sous-ingénieur	1er janvier 1877.

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Pirel ingénieur ordinaire de 2e classe.	6 décemb. 1876.

5° DÉCISIONS DIVERSES.

1er *décembre* 1876. — M. Cuvinot, ingénieur ordinaire, attaché au service de la navigation de la Marne (1re section), au service d'études du canal de la Marne à la Saône et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, est attaché au service de la navigation de la Seine (2e et 3e sections), en remplacement de M. Pesson, appelé à un autre service.

5 *décembre*. — M. Fournié, ingénieur ordinaire, sans destination, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Montpellier et attaché, en outre, au service hydraulique du département de l'Hérault, en remplacement de M. Delestrac, précédemment appelé à un autre service.

7 *décembre*. — M. Bernard, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire du département de l'Yonne et du service d'études et de construction des chemins de fer de Trignères à un point à déterminer entre Coulanges et Clamecy et d'Auxerre à Gien, est chargé du service de la navigation de la Seine (2e section), en remplacement de M. Vaudrey, décédé.

M. Bernard résidera à Paris.

Idem. — M. Liebhaber, ingénieur ordinaire à Avallon, est chargé de l'intérim du service ordinaire du département de l'Yonne et du service des études et de la construction des chemins de fer de Trignères à un point à déterminer entre Coulanges et Clamecy et d'Auxerre à Gien, jusqu'à l'époque du remplacement de M. Bernard, appelé à une autre destination. Il conservera d'ailleurs son service actuel.

8 *décembre*. — Le service de liquidation des travaux exécutés par l'État pour la construction du chemin de fer de Rennes à Brest (2e section), sera supprimé à dater du 1er janvier 1877.

Les archives de ce service seront remises au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

8 *décembre* 1876. — M. Renoust des Orgeries, ingénieur en chef, chargé du service du département de l'Aveyron, est déchargé, sur sa demande, du service d'études du chemin de fer d'Albi au Vigan.

Ce service est réuni aux attributions de M. Thouvenot, ingénieur en chef de 2e classe, chargé, à la résidence de Nîmes, du contrôle des nouvelles lignes concédées, dans le département du Gard, à la compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée.

9 *décembre*. — Les travaux de restauration du port de Dunkerque, actuellement compris dans le service de l'ingénieur ordinaire du 1er arrondissement du service maritime du département du Nord, sont placés dans les attributions de l'ingénieur ordinaire du 2e arrondissement.

La résidence de l'ingénieur ordinaire du 2e arrondissement du service maritime est transférée de Gravelines à Dunkerque.

Idem. — M. Rocard, ingénieur ordinaire, attaché, à la résidence d'Avignon, au service de la navigation du Rhône et à plusieurs services de chemins de fer, est attaché, en outre, au contrôle de l'exploitation des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée, en remplacement de M. Rondel, précédemment appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

11 *décembre*. — Le service ordinaire des ponts et chaussées du département de la Sarthe, actuellement divisé en trois arrondissements d'ingénieur ordinaire, sera réparti entre deux arrondissements.

Les limites des deux arrondissements seront ultérieurement fixées.

Idem. — M. Callon, ingénieur ordinaire, est chargé du service de l'arrondissement du Mans, en remplacement de M. Ricour, précédemment nommé ingénieur en chef.

12 *décembre*. — Les limites des deux arrondissements d'ingénieur ordinaire entre lesquels le service ordinaire du département d'Eure-et-Loir a été réparti par arrêté du 17 octobre 1876, sont fixées conformément aux indications de la carte annexée au présent arrêté.

Les ingénieurs ordinaires chargés de ces arrondissements résideront respectivement à Chartres et à Châteaudun.

L'arrondissement de Chartres est confié à M. Lax, ingénieur ordinaire, actuellement chargé de l'arrondissement de Dreux.

L'arrondissement de Châteaudun reste confié à M. l'ingénieur ordinaire Mazoyer.

11 *décembre* 1876. — M. Cirodde, ingénieur en chef, chargé du contrôle des travaux des chemins de fer du Nord et du Nord-Est, est chargé, en outre, du contrôle de la ligne d'Amiens à la vallée de l'Ourcq, dont les études étaient confiées précédemment à M. l'ingénieur en chef Mehaye, décédé.

15 *décembre*. — Le service d'études du chemin de fer de Sottevast à Coutances sera supprimé à dater du 1er janvier 1877.

Les archives de ce service seront remises à M. Brame, ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé du contrôle des travaux des chemins de fer concédés à la compagnie de l'Ouest.

Idem. — M. Gros, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement d'Alais, est attaché, en outre, au contrôle des travaux des chemins de fer d'Alais au Rhône et d'Uzès à Saint-Julien.

16 *décembre*. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer d'embranchement de la ligne de Toulon à Nice sur la ville d'Hyères sera supprimé à dater du 1er janvier 1877.

Les archives de ce service seront remises à la direction du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.

20 *décembre*. — M. Lionnet, ingénieur en chef, est déchargé, sur sa demande, du service d'études et de construction du chemin de fer de Saint-Denis au Buisson, avec embranchement sur Gourdon et des études de la ligne de Gourdon au chemin de fer de Périgueux à Brives. M. Fargaudie, ingénieur en chef, directeur, est chargé de la direction immédiate de ce service.

23 *décembre*. — La résidence de l'ingénieur ordinaire chargé, dans le département de la Savoie, du service de l'arrondissement de Saint-Jean-de-Maurienne, est transférée à Chambéry.

26 *décembre*. — M. Pigeon, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Grasse et attaché, en outre, au service d'irrigation de la Siagne et du Loup, est chargé du service de l'arrondissement de Narbonne, en remplacement de M. Bayard, précédemment admis à la retraite.

Idem. — Les quatre arrondissements d'ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service du département des Alpes-Maritimes sont déterminés de la manière suivante :

1° *Arrondissement du Sud-Ouest* comprenant l'arrondissement administratif de Grasse. Ingénieur ordinaire, N... à Grasse.

2° *Arrondissement du Nord-Ouest* comprenant l'arrondissement

administratif du Puget-Théniers et la partie inférieure de la route nationale, n° 205, jusqu'à son embranchement sur la route nationale, n° 7. Ingénieur ordinaire, M. Bosio, sous-ingénieur à Puget-Théniers, actuellement au service du département du Var.

3° *Arrondissement du Nord* comprenant les quatre cantons de Contes, Levens, Utelle et Saint-Martin-Lantosque, et la route départementale, n° 1, de Nice à Saint-Martin-Lantosque sur toute sa longueur. Ingénieur ordinaire, M. Camus, agent voyer d'arrondissement, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Nice.

4° *Arrondissement du Sud* comprenant les cinq cantons de Nice, Villefranche, Menton, l'Escarène et Breil, ainsi que la partie de la route nationale, n° 205, qui traverse le canton de Contes, et le service maritime de tout le département et les endiguements du Var dans la partie flottable. Ingénieur ordinaire, M. Vigan, à Nice.

26 *décembre* 1876. — M. Fricero, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes, admis à faire valoir ses droits à la retraite par décret du 3 janvier 1868 et maintenu en fonctions jusqu'à ce jour, cessera définitivement ses fonctions le 1er janvier 1877.

28 *décembre*. — M. Jégou d'Herbeline, ingénieur ordinaire, est chargé, dans le département de la Vienne, du service ordinaire de l'arrondissement du Centre et attaché, en outre, au service d'études des chemins de fer de Poitiers au Blanc et de Civray au Blanc, au contrôle des travaux du chemin de fer de Bressuire à Poitiers, au contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Bressuire à Poitiers (section comprise entre Neuville-le-Poitou et la ligne de Tours à Bordeaux) et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Orléans et prolongements, en remplacement de M. Müntz, précédemment mis en congé illimité.

M. Jégou d'Herbeline résidera à Poitiers.

Idem. — La compositition du conseil général des ponts et chaussées, ainsi que les tournées générales d'inspection pour l'année 1877, seront réglées ainsi qu'il suit :

1° Conseil général

POUR TOUTE LA SESSION.

MM. Kleitz, inspecteur général de 1re classe, vice-président.
Reynaud, id.
Jégou d'Herbeline, id.
Lalanne, id.
Lefort, id.

MM. Graëff, inspecteur général de 1re classe.
Gendarme de Bévotte. id.
Tarbé de Saint-Hardouin id.
Le Gros, inspecteur général de 2e classe, chargé au ministère de la marine de l'inspection générale des travaux maritimes.
Aribaut, inspecteur général de 2e classe, secrétaire.

Du 1er janvier au 30 juin.		*Du 1er juillet au 31 décembre.*	
MM. de Fourcy, insp. gén. de 2e cl.		MM. Chatoney, insp. gén. de 2e cl.	
Pairier,	id.	Duverger,	id.
Schérer,	id.	Cambuzat,	id.
Deslandes,	id.	Croizette-Desnoyers,	id.
Watier,	id.	Marx,	id.
Laborie,	id.	Gosselin,	id.
Baudart,	id.	Hérard,	id.
Rozat de Mandres,	id.	N...,	id.

2° Sections du conseil général

POUR TOUTE LA SESSION.

Première section.

MM. les inspecteurs généraux de 1re classe : Jégou d'Herbeline, vice-président; Lefort et Graëff.

MM. les inspecteurs généraux de 2e classe, chargés des 2e, 3e, 5e, 6e, 7e, 8e, 14e et 16e arrondissements d'inspection.

Deuxième section.

MM. les inspecteurs généraux de 1re classe : Lalanne, vice-président; Gendarme de Bévotte et Tarbé.

MM. les inspecteurs généraux de 2e classe, chargés des 1er, 4e, 9e, 10e, 11e, 12e, 13e et 15e arrondissements d'inspection.

3° Tournées générales d'inspection.

1re tournée.— du 1er avril au 30 juin.	*2e tournée—Du 1er juillet au 30 sept.*
MM. Chatoney.	MM. de Fourcy.
Duverger.	Pairier.
Cambuzat.	Schérer.
Croizette-Desnoyers.	Deslandes.
Marx.	Watier.
Gosselin.	Laborie.
Hérard.	Baudart.
N...	Rozat de Mandres.

28 *décembre* 1876. — M. Kleitz, inspecteur général de 1re classe, est nommé vice-président du conseil général des ponts et chaussées pour la session de 1877.

Idem. — La section navigable et flottable du Grand-Morin faisant partie du domaine public de la grande voirie fluviale, entre Dammartin et la Marne et dépendant actuellement du service ordinaire du département de Seine-et-Marne, est réunie au service de la navigation de la Marne (2e section).

30 *décembre.* — M. Verdot, conducteur de 2e classe, est chargé, dans le département de la Côte-d'Or, de l'intérim du service ordinaire et du service hydraulique de l'arrondissement de l'Est, jusqu'à la désignation du successeur de M. Mocquery, précédemment appelé à un autre service.

Idem. — Le service des ponts et chaussées et le service vicinal, dans le département du Var, seront répartis, à dater du 1er janvier 1877, en trois arrondissements d'ingénieur ordinaire, conformément aux indications de la carte annexée au rapport de l'ingénieur en chef, en date du 24 novembre 1876.

Idem. — M. Delzenne, ingénieur ordinaire, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Moulins et attaché, en outre, au service des routes thermales et du parc de Vichy, en remplacement de M. Dusauzey, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. Rocard, ingénieur ordinaire, attaché à la résidence d'Avignon, au service de la navigation du Rhône et à plusieurs services de chemins de fer, est chargé, en outre, du service de l'arrondissement d'Avignon, en remplacement de M. Rondel, précédemment nommé ingénieur en chef.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés au grade de conducteur de 4e classe les candidats déclarés admissibles ci-après désignés :

1er *décembre* 1876. — M. Couillard, Calvados, service ordinaire.

4 *décembre.* — M. Maudoy, Aisne, navigation de l'Aisne.

Idem. — M. Mora, Basses-Pyrénées, chemins de fer.

4 *décembre* 1876. — M. Laporte, Pyrénées-Orientales, service ordinaire.

5 *décembre*. — M. Vial, Rhône, service ordinaire.

9 *décembre*. — M. Belmon, Lot, service vicinal.

11 *décembre*. — M. Lédan, Finistère, service maritime.

Idem. — M. Verdun, Haute-Savoie, chemins de fer.

Idem. — M. Hourquet, Hautes-Pyrénées, service ordinaire.

Idem. — M. Chion, Haute-Savoie, service ordinaire.

Idem. — M. Agisson, Seine-et-Oise, service ordinaire.

12 *décembre*. — M. Neyrolles, Lozère, service ordinaire.

18 *décembre*. — M. Bouineau, Aveyron, chemins de fer.

20 *décembre*. — M. Turin, Seine, navigation de la Marne.

27 *décembre*. — M. Héraud, Gironde, service maritime.

28 *décembre*. — M. Bedel, Maine-et-Loire, chemins de fer.

Idem. — M. Pellerin, Loire-Inférieure, navigation de la Loire.

Idem. — M. Montagné, Tarn, service ordinaire.

Idem. — M. Pierre, Haute-Marne, service ordinaire.

30 *décembre*. — M. Olivier, Pas-de-Calais, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

15 *décembre* 1876. — M. Santelli, conducteur de 4e classe, sans emploi, est mis à la disposition du ministre de la marine et des colonies pour être employé au service du bassin de radoub de Saïgon (Cochinchine).

19 *décembre*. — M. Barre, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Drôme, est mis à la disposition du ministre de la guerre pour être employé aux travaux militaires des places de Montélimar et de Valence.

3° CONGÉS.

7 *décembre* 1876. — M. Huguet, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département d'Ille-et-Vilaine, au service du canal d'Ille et Rance, est mis en congé illimité.

27 *décembre*. — M. Pichon, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de l'Ardèche, est mis en congé illimité et autorisé à accepter les fonctions d'architecte des villes de Saint-Peray et d'Aubenas.

Idem. — M. Darcourt, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département des Deux-Sèvres, au service de la navigation de la Sèvre, est mis en congé illimité pour raisons de santé.

4° DISPONIBITÉ.

30 *décembre* 1876. — M. Radiguet, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, est mis en disponibilité avec demi-traitement.

5° DÉMISSIONS.

9 *décembre* 1876. — M. Degonzague, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, est déclaré démissionnaire.

18 *décembre*. — MM Bui sson et David, conducteurs de 4e classe en congé illimité, sont déclarés démissionnaires.

22 *décembre*. — MM. Royer et Verry, conducteurs de 4e classe, au service ordinaire du département de la Meuse, sont déclarés démissionnaires.

30 *décembre*. — M. Bruno, conducteur de 4e classe, au service de la navigation de l'Aisne, dans le département de l'Aisne, est déclaré démissionnaire.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
8 décembre 1876. — M. Delomone, conducteur de 1re classe, Allier, service ordinaire.	1er janvier 1877.
Idem. — M. Desfossés, conducteur principal, Côtes-du-Nord, service maritime.	1er janvier 1877.
20 décembre. — M. Blanchard, conducteur de 1re classe, Seine-et-Marne, service ordinaire.	1er janvier 1877.
27 décembre. — M. Dmockhowski, conducteur de 2e classe, Gironde, service maritime. . .	1er janvier 1877.
28 décembre. — M. Rodet, conducteur de 1re classe, Jura, canal du Rhône au Rhin.	1er mars 1877.

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Veaux, conducteur de 2e classe, en congé illimité.	1er octobre 1876.
M. Mulot, conducteur de 1re classe, au service de l'Algérie.	16 novemb. 1876.
M. Harbumont, conducteur de 4e classe, Ardennes, service ordinaire.	27 novemb. 1876.
M. Pigault, conducteur principal, Manche, service ordinaire.	15 décemb. 1876

8° DÉCISIONS DIVERSES.

1er *décembre* 1876. — M. Lemelle, conducteur de 4e classe, au service de la 3e section de la navigation de la Loire, dans le département de Loir-et-Cher, passe dans le département de Maine-et-Loire, au même service.

5 *décembre*. — M. Courmaceul, conducteur de 1re classe, au service de la navigation de la Marne (2e section), dans le département de Seine-et-Marne, passe dans le département de la Seine, au même service.

Idem. — La décision par laquelle M. Lignier, conducteur de 4e classe en congé illimité, a été remis en activité et attaché au service de l'Algérie, est rapportée.

Idem. — M. Fouré, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Somme, passe au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, dans le même département.

5 *décembre*. — M. Laffargue, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Aveyron, passe au service du chemin de fer d'Albi au Vignan en remplacement de M. Coste, conducteur de 4e classe, qui le remplace lui-même au service ordinaire.

Idem. — M. Bartre, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Ardèche, passe au service ordinaire du département de la Haute-Loire.

8 *décembre*. — M. Cordier, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Somme, passe, dans le département de la Seine, au service de l'Atlas des ports maritimes de France.

9 *décembre*. — MM. Bonnet, Antelme et Wallart, conducteurs de 4e classe, qui avaient été précédemment détachés au service vicinal du Var, sont rattachés au service ordinaire de ce département.

11 *décembre*. — M. Lavalley, conducteur de 2e classe, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, dans le département d'Ille-et-Vilaine, passe dans le département du Calvados au même service.

16 *décembre*. — M. Lallement, conducteur de 4e classe, au service du canal de l'Est (3e section), dans le département de Meurthe-et-Moselle, passe dans le département des Vosges au même service.

16 *décembre* 1876. — M. Masson, conducteur de 2ᵉ classe, au service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Orléans à Châlons, dans le département de la Seine, passe au service de la navigation de la Seine (3ᵉ section), dans le même département.

18 *décembre*. — MM. Meyer, conducteur de 1ʳᵉ classe, Lucet et Leroux, conducteurs de 4ᵉ classe, au service général du département de la Seine-Inférieure, passent au service hydraulique du même département.

Idem. — M. Lamandé, conducteur de 3ᵉ classe, sans emploi, est remis en activité et attaché, dans le département de Loir-et-Cher, au service d'études et de construction des chemins de fer de Vendôme à Romorantin et de Vendôme à Pont-de-Braye.

19 *décembre*. — M. Imbard, conducteur de 4ᵉ classe, au service de la navigation de la Saône, dans le département du Rhône, passe au service ordinaire du département de la Drôme.

21 *décembre*. — M. Longin, conducteur de 4ᵉ classe, au service du canal des Ardennes, dans le département des Ardennes, passe au service ordinaire du département de l'Aube.

Idem. — M. Beissac, conducteur de 2ᵉ classe, au service du chemin de fer d'Amiens à Dijon, dans le département de l'Oise, passe dans le département de la Seine, au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

22 *décembre*. — La décision par laquelle M. Florentin a été nommé conducteur de 4ᵉ classe et attaché au service ordinaire du département de l'Isère, est rapportée.

26 *décembre*. — M. Jacquet, conducteur de 4ᵉ classe, au service ordinaire du département de la Haute-Garonne, passe au service maritime du département des Bouches-du-Rhône.

Idem. — M. Hérisson, conducteur de 4ᵉ classe, au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, passe au service ordinaire du département de la Haute-Garonne.

Idem. — M. Cadeau dit Cètre, conducteur de 4ᵉ classe, au service du chemin de fer de Toulouse à Bayonne, dans le département de la Haute-Garonne, passe, dans le département de l'Eure, au service de la navigation de la Seine (3ᵉ section).

Idem. — M. Mascle, ancien conducteur auxiliaire, est réintégré dans ses fonctions et rattaché, comme conducteur de 4ᵉ classe, dans le département de la Haute-Garonne, au service du chemin de fer de Toulouse à Bayonne.

27 *décembre*. — M. Taillefer, conducteur de 4ᵉ classe, attaché, dans le département de l'Hérault, au service ordinaire, au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Rodez à Mont-

pellier et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, passe, dans le département de la Haute-Garonne, au service des études d'une ligne de chemin de fer à travers la partie centrale des Pyrénées.

L'Éditeur-Gérant, Dunod. — Paris. Imp. Arnous de Rivière, rue Racine, 26.

DÉCRETS.

(N° 64)

[12 février 1876.]

SOCIÉTÉ AMICALE DE SECOURS

DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du vice-président du conseil, ministre de l'intérieur,

Vu le décret du 18 août 1868, qui a reconnu comme établissement d'utilité publique la Société amicale de secours des ingénieurs des ponts et chaussées;

Vu la demande formée par la dite Société à l'effet d'obtenir l'autorisation de s'adjoindre les ingénieurs des mines et de modifier ses statuts dans le sens de cette adjonction ;

Vu les délibérations du conseil d'administration de l'œuvre (séances des 16 mai et 18 novembre 1874);

Vu la délibération de l'assemblée générale tenue le 12 décembre 1874 ;

Vu le projet des statuts modifiés;

Vu la liste des ingénieurs des mines;

Vu les comptes rendus moraux et financiers de la Société de 1866 et 1874 ;

Vu la délibération du conseil municipal de Paris, en date du 30 octobre 1875 ;

Vu les avis des préfets de police et de la Seine et du ministre des travaux publics;

Décrète :

Art. 1er. — Est autorisée l'adjonction des ingénieurs des mines à la Société amicale de secours des ingénieurs des ponts et chaussées, reconnue d'utilité publique par décret du 18 août 1868.

Art. 2. — La dite œuvre prendra désormais le nom de Société amicale de secours des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.

Art. 3. — Sont approuvés les nouveaux statuts de l'œuvre, tels qu'il sont annexés au présent décret.

Fait à Paris, le 12 février 1876.

Signé Mal DE MAC-MAHON.

Par le Président de la République :

Le Vice-Président du Conseil des Ministres,

Signé BUFFET.

NOUVEAUX STATUTS.

TITRE Ier. — BUT ET ORGANISATION DE L'ŒUVRE.

BUT DE LA SOCIÉTÉ.

Art. 1er. — Le but de la Société est de venir en aide aux ingénieurs ou anciens ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, à leurs veuves, à leurs enfants et à leurs ascendants, sans qu'il soit nécessaire que ces ingénieurs fassent ou aient fait partie de l'association.

Règles de l'Association.

Art. 2.—L'association a lieu entre les ingénieurs et anciens ingénieurs qui désirent en faire partie. Le montant de la cotisation est de 10 francs au moins par an. Il est fixé par le règlement intérieur mentionné à l'article 15 ci-après.

Art. 3. — Les associés qui versent en une seule fois, dans la caisse de la Société, la somme fixée par le règlement intérieur, sont membres perpétuels de cette Société.

Art. 4. — Tout sociétaire est libre de se retirer de l'association par une simple déclaration adressée au président du conseil d'administration.

TITRE II. — ADMINISTRATION.

Art. 5.—La Société est représentée par un conseil d'administration composé de quinze membres et siégeant à Paris ; douze membres seront choisis parmi les ingénieurs des ponts et chaussées, et trois parmi les ingénieurs des mines.

Ce conseil est chargé de la direction de l'œuvre.

Il statue sur les demandes et propositions de secours, il règle et expédie toutes les affaires de la Société, et il prend notamment les mesures nécessaires pour la conservation et l'accroissement de ses ressources.

Art. 6.— Pour chacun des deux corps, les membres du conseil d'administration sont respectivement nommés à la majorité des voix des sociétaires de ce corps en assemblée générale.

Ils sont renouvelés chaque année par tiers et par série, de manière qu'il y ait, chaque année, quatre ingénieurs des ponts et chaussées et un ingénieur des mines sortants. Les membres sortants sont indéfiniment rééligibles.

Leurs fonctions sont gratuites.

Art. 7.— Chaque année, après son renouvellement partiel, le conseil désigne parmi ses membres un président, deux vice-présidents et un secrétaire. Le président ou l'un des vice-présidents est nécessairement pris dans le corps des mines.

Art. 8. — Un trésorier, et au besoin, un trésorier adjoint sont choisis par le conseil et pris autant que possible dans son sein. — Le trésorier est chargé de la comptabilité des fonds de la Société.

Art. 9. — Le conseil d'administration se réunit sur la convocation de son président toutes les fois qu'il en est besoin. La présence de six membres au moins est nécessaire pour délibérer valablement. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Art. 10. — Les délibérations relatives à des acquisitions, aliénations ou échanges d'immeubles et acceptations de donations ou legs, sont préalablement soumises à l'autorisation du Gouvernement.

TITRE III. — Ressources et Comptabilité.

Art. 11. — Les ressources de l'œuvre se composent des revenus de toute nature provenant des biens et valeurs lui appartenant et du produit :

1° Des souscriptions des sociétaires ;

2° Des dons ;

3° Des donations et legs dont l'acceptation aura été autorisée, conformément aux dispositions de l'article 910 du Code civil ;

4° Et des subventions qui pourraient lui être accordées.

Comptabilité.

Art. 12. — Le trésorier est chargé de la perception des recettes et du payement des dépenses.

Art. 13. — Il fournit tous les trois mois au conseil d'administration un bordereau constatant l'état de la caisse et la situation financière de l'œuvre, et il rend compte de sa gestion en fin d'exercice.

Art. 14. — Les fonds qui ne sont pas nécessaires aux besoins du service courant sont déposés dans une caisse publique, jusqu'à leur emploi ultérieur.

Ils peuvent être placés soit en fonds public français, soit en obligations de chemins de fer français dont le minimum d'intérêt est garanti par l'État, soit en actions de la Banque de France ou en obligations du Crédit foncier français.

TITRE IV. — Dispositions générales.

RÈGLEMENT D'ADMINISTRATION INTÉRIEURE.

Art. 15. — Un règlement arrêté par le conseil d'administration déterminera les conditions d'admission aux secours et toutes les dispositions secondaires propres à assurer la pleine exécution des statuts. Il sera communiqué au ministre de l'intérieur.

Assemblée générale des Sociétaires.

Art. 16. —Chaque année, dans le courant d'avril ou de mai, les sociétaires sont réunis en assemblée générale pour entendre le compte rendu des opérations et de la situation de la Société, élire les nouveaux membres du conseil, et reviser, s'il y a lieu, les présents statuts.

Les convocations à l'assemblée générale doivent être adressées au moins quinze jours à l'avance.

Art. 17. — L'assemblée est présidée par le président, et, à son défaut, par le plus âgé des vice-présidents et par un membre du conseil d'administration.

Art. 18. — Les sociétaires qui ne peuvent assister à la séance ont la faculté de s'y faire représenter par un autre sociétaire.

Ils peuvent même envoyer leur vote par écrit au président du conseil d'administration, en ce qui concerne la nomination des membres de ce conseil.

Art. 19. — Les délibérations de l'assemblée générale sont valables, quel que soit le nombre des sociétaires présents.

Art. 20. — Des exemplaires du compte rendu et du procès verbal de la séance sont adressés au ministre de l'intérieur.

Modifications aux Statuts.

Art. 21. — Des modifications pourront être apportées aux présents statuts sous les conditions suivantes :

1° Proposition du conseil d'administration ;

2° Vote par l'assemblée générale à la majorité des deux tiers des sociétaires présents ;

3° Et approbation du gouvernement.

Lorsqu'il s'agira de modifier les statuts, les lettres de convocation à l'assemblée générale indiqueront aux sociétaires cet objet spécial de leurs délibérations.

Cas de dissolution de la Société.

Art. 22. — La dissolution de la société pourra être prononcée, à toute époque, par l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, qui demeurera chargé de la liquidation.

En cas de dissolution, l'assemblée générale déterminera l'emploi qui devra être fait des valeurs de toute nature restant disponibles après la liquidation.

RÈGLEMENT INTÉRIEUR.

Demandes de secours.

Article premier. — Les personnes qui désirent être admises à participer aux secours doivent, chaque année, en faire la demande au président du conseil d'administration ou à l'un des vice-présidents.

A l'appui de la première demande, elles doivent fournir une déclaration indiquant leur état civil, leur âge, leur position sociale, leurs moyens d'existence et ressources de toute nature (pension ou secours de l'État et quotité de cette pension ou de ces secours), le nombre total de leurs enfants et le nombre ainsi que l'âge de ceux qui sont à leur charge.

Les veuves doivent, en outre, adresser leur acte de mariage et l'acte de décès de leurs maris.

Les ascendants et descendants doivent joindre à leur déclaration un acte authentique justifiant de leur degré de parenté avec l'ingénieur décédé.

Les demandes ultérieures reproduiront toujours la déclaration

ci-dessus indiquée; elles rappelleront, en outre, la date de la première demande;

Les demandes et les pièces à l'appui doivent être déposées avant le 1er mars de chaque année.

Art. 2. — Le conseil d'administration a la faculté de prendre, dans certains cas exceptionnels, l'initiative des secours, sans attendre la production des demandes dont il vient d'être question.

Fixation des secours.

Art. 3. — Après la réunion de l'assemblée générale, le conseil arrête, d'après les ressources de la société, l'état de répartition des secours, en ayant égard aux besoins des personnes admises et en conservant pour les cas extraordinaires ou imprévus de l'année courante une réserve dont il fixe la quotité.

Art. 4. — Les enfants âgés de plus de vingt et un ans ne peuvent être secourus que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles.

Art. 5. — Le maximum des secours à accorder par an, dans une même famille, est fixé à 1.800 francs.

Ce maximum est réduit à 1.200 francs, quand il n'y a qu'une seule personne à sécourir.

Art. 6. — En cas de besoins urgents et imprévus, le conseil peut accorder des secours en dehors de la répartition indiquée à l'article 3. Le montant de ces secours est alors prélevé sur la réserve prévue par le même article.

Art. 7. — La totalité des dépenses annuelles, tant pour frais d'administration que pour secours ordinaires ou extraordinaires, ne peut dépasser les revenus de toute sorte appartenant à la société, augmentés du produit des cotisations de l'année.

Délivrance des secours.

Art. 8. — Immédiatement après que le conseil a accordé des secours, le secrétaire établi les mandats de payement sur la caisse du trésorier de la Société.

Avant d'être délivrés aux intéressés, ces mandats sont soumis au visa d'un membre du conseil d'administration, chargé spécialement de la vérification de la comptabilité.

Fixation de la cotisation annuelle et de la somme à verser pour devenir Sociétaire perpétuel.

Art. 9. — Le montant de la cotisation annuelle à payer par chacun des sociétaires est fixé à 10 francs.

En cas de versement d'une somme supérieure, le surplus sera reçu à titre de don.

Les dons au-dessous de 100 francs sont compris dans les ressources annuelles.

Les dons de 100 francs et au-dessus sont joints au capital de la Société.

Art. 10. — Les ingénieurs en activité de service qui verseront dans la caisse de la Société une somme de 200 francs, ou un titre de rente sur l'État de 10 francs, seront dispensés de la cotisation annuelle, et auront droit au titre de sociétaires perpétuels.

Ces chiffres seront réduits de moitié pour les ingénieurs en retraite.

Les versements en numéraire pourront être effectués par annuités continues de 50 francs.

Art. 11. — Les fonds provenant des versements de sociétaires perpétuels ainsi que ceux provenant des dons, donations et legs de valeurs mobilières sont placés en rentes sur l'État ou en obligations de chemins de fer français garantis par l'État. Leurs revenus seuls entreront dans l'évaluation des secours à distribuer chaque année.

Modifications au présent règlement.

Art. 12. — Des modifications pourront être apportées au présent règlement intérieur, sur la proposition du conseil d'administration, pourvu qu'elles soient adoptées par la majorité de l'assemblée générale des sociétaires.

Ces modifications seront communiquées à M. le ministre de l'Intérieur.

(N° 65)

[11 novembre 1875.]

Pont de Chavanay (Loire). — Tarif des droits de péage.

Décret portant ce qui suit :

Le sieur *Salebert* est autorisé à ajouter au tarif des droits de péage du pont de Chavanay (Loire), arrêté par le décret du 14 juin 1870, les deux articles suivants :

1° Une personne traînant ou poussant une brouette vide ou chargée. . 0f,15

2° Une personne traînant ou poussant une charrette chargée ou vide. 0f,25

(N° 66)

[11 novembre 1875.]

Exploitation de cinq ponts-bascules.

Décret portant ce qui suit :

Art. 1er. — La chambre de commerce de Dieppe est autorisée à exploiter cinq ponts-bascules de la force de quinze tonnes chacun, pour le pesage des marchandises sur les quais du port de Dieppe, aux endroits définis ci-après.

Art. 2. — Le premier de ces appareils sera établi sur le quai sud du bassin Bérigny; son axe longitudinal sera situé à 11m,60 de distance de l'axe de la route nationale, n° 25, et son axe transversal à 18m,50 du prolongement du côté gauche de l'avenue des Hospices regardant le bassin.

Le deuxième sera situé sur le même quai; son axe longitudinal se trouvera à 11m,60 de l'axe de la route nationale, n° 25, et son axe transversal à 18m.50 du prolongement du côté droit de l'avenue des Hospices.

Le troisième sera établi sur le quai de l'Entrepôt; son axe longitudinal sera situé à 11m,60 de l'axe de la route nationale, n° 25, et son axe transversal à 2m,50 du prolongement du côté droit de la rue de l'Entrepôt, en regardant le bassin Duquesne.

Le quatrième sera situé sur le quai nord du bassin Bérigny; son axe longitudinal sera distant de 11m,10 du bord de ce quai, et son axe transversal distant du bord du quai ouest du bassin Duquesne de 60 mètres.

Le cinquième sera établi à l'extrémité nord du quai ouest du bassin Duquesne; son axe longitudinal sera parallèle au bord du bajoyer de l'écluse d'entrée de ce bassin et à 45 mètres de distance de ce bord, son axe transversal parallèle à l'axe du pont de la même écluse et à une distance de 10 mètres de cet axe.

Art. 3. — Le tablier de chaque pont à bascule aura 2 mètres de largeur et 6 mètres de longueur; il sera encadré par une zone pavée d'un mètre de largeur.

La guérite à accoler à chaque pont-bascule aura au plus 1m,73 de large sur 3m,76 de long, et elle sera proprement construite en bois.

Le poids maximum que pourra recevoir chaque pont-bascule sera indiqué sur le côté de la guérite faisant face à l'appareil.

Toute avarie résultant du pesage de poids supérieurs restera à la charge des personnes qui auront dépassé ce maximum.

Les ponts-bascules et leurs abords, ainsi que les guérites, devront être tenus constamment propres et en bon état d'entretien.

Art. 4. — La chambre de commerce sera tenue de faire toutes les dépenses nécessaires pour établir les ponts à bascule et pour remettre dans leur état primitif les divers ouvrages qu'elle serait obligée de démolir, sous la surveillance des agents de l'administration des ponts et chaussées.

Elle devra prendre les mesures convenables pour éviter tous les accidents, dont elle sera toujours responsable. Le jour où l'administration des ponts et chaussées procédera à la reconstruction ou à la réparation des murs de quai au droit des ponts à bascule, la chambre de commerce devra prendre toutes les dispositions nécessaires pour préserver ses appareils de tout accident sans entraver la marche des travaux, et, dans aucun cas, l'administration des ponts et chaussées ne sera responsable des avaries qui seraient la conséquence de cette reconstruction ou de cette réparation.

Art. 5. — L'usage des ponts-bascules ne devra, dans aucun cas, entraver ni la circulation ordinaire, ni l'exploitation des voies ferrées établies sur les quais.

Il sera livré au public à des conditions égales pour tous, moyennant un prix unique de 0f,10 par 1.000 kilogrammes de marchandises pesées et suivant le rang d'inscription de chacun.

Art. 6. — Le tarif pourra être abaissé par la chambre de commerce. Les réductions devront être homologuées par des arrêtés du préfet. La taxe une fois abaissée ne pourra être relevée qu'après le délai d'un an.

Art. 7. — L'administration se réserve le droit de concéder dans toutes les parties du port l'établissement d'appareils semblables à ceux qui seront installés par la chambre de commerce, sans que celle-ci puisse réclamer d'indemnité.

Art. 8. — Les ponts-bascules devront être complétement enlevés et les lieux remis en leur état primitif à la première réquisition de l'administration des ponts et chaussées, dans le cas où elle en reconnaîtrait la nécessité, pour quelque cause que ce soit, sans que la chambre puisse prétendre à indemnité.

Il en sera de même dans le cas où les ponts-bascules cesseraient de fonctionner d'une manière régulière ou d'être entretenus en bon état.

Le rétablissement des lieux dans leur état primitif devra être opéré dans le délai d'un mois, à dater du jour de la notification de l'arrêté ordonnant l'enlèvement des appareils. A l'expiration de ce délai, il y sera pourvu d'office, sans autre avis et à ses frais, par les soins de l'administration des ponts et chaussées.

Art. 9. — La chambre de commerce de Dieppe est, en outre, autorisée à établir sur le quai ouest du bassin Duquesne un troisième embarcadère pour le service du lestage.

Art. 10. — Le bord sud de la plate-forme de ce nouvel embarcadère sera établi parallèlement à l'arête du bajoyer de l'écluse du bassin Bérigny et à 20 mètres de distance de ce bajoyer. Le palier laissera au-dessous de lui une hauteur libre de $2^m,30$; il présentera, d'ailleurs, les mêmes dispositions que les deux autres.

Art. 11. — Seront applicables à l'établissement de ce nouvel embarcadère, ainsi qu'à son exploitation et à la redevance à payer au trésor, toutes les conditions stipulées par le décret du 26 avril 1872, qui a autorisé l'établissement des deux embarcadères actuels.

Art. 12. — La redevance annuelle à payer par la chambre de commerce est fixée, à partir de la date du présent décret, à 25 fr. pour chacun des cinq ponts à bascule (soit en tout 125 francs) et à 200 francs pour l'embarcadère.

Elle pourra être revisée dans cinq ans.

(N° 67)

[23 novembre 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement et l'alimentation du canal dérivé du Verdouble et qui est destiné à l'arrosage d'une partie du territoire de la commune de Soulatgé (Aude).

(N° 68)

[23 novembre 1875.]

Travaux de défense du bourg de Cinq-Mars (Indre-et-Loire).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de défense du bourg de Cinq-Mars (Indre-et-Loire) contre les inondations de la Loire, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet et des avis, en date des 29 juillet 1869 et 2 septembre 1875, du conseil général des ponts et chaussées.

L'administration est autorisée à poursuivre l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des dits travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841.

2° La dépense, évaluée à 46.000 francs, sera à la charge de l'État jusqu'à concurrence des dix-neuf vingtièmes, soit 43.700 fr. Cette somme sera imputée sur les fonds affectés au budget du ministère des travaux publics pour travaux de défense des villes contre les inondations.

Il est pris acte de l'engagement contenu dans la délibération du 5 décembre 1869, qui fixe la part contributive de la commune de Cinq-Mars au vingtième de la dépense totale, soit à 2.300 francs.

(N° 69)

[29 novembre 1875.]

Construction d'un pont à péage sur la Vienne (Indre-et-Loire).

Décret portant ce qui suit :

Art. 1er. — Est déclarée d'utilité publique, dans la commune de Ports (Indre-et-Loire), au passage du chemin d'intérêt commun n° 63, à la limite des départements de la Vienne et d'Indre-et-Loire, la construction d'un pont en maçonnerie à péage, sur la Vienne, en remplacement du bac actuel, ainsi que l'établissement des abords et dépendances du dit port comformément au plan d'ensemble ci-annexé.

Art. 2. — La mise en adjudication des travaux est autorisée aux clauses et conditions du cahier des charges également annexé au présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu aux frais de construction et d'entretien du pont, de ses abords et dépendances, à l'aide :

1° D'une subvention de 21.500 francs, accordée par le département d'Indre-et-Loire ;

2° D'une subvention de 6.000 francs, allouée par le département de la Vienne ;

3° D'une subvention de 4.500 francs, votée par les conseils municipaux des communes intéressées;

4° D'une subvention de 15.000 francs sur les fonds du trésor;

5° De la concession, par adjudication publique, d'un péage d'une durée qui ne pourra excéder 36 ans et dont le maximum sera fixé à l'avance par le préfet, dans un billet cacheté.

Art. 4. — Le concessionnaire, substitué aux droits de l'administration, conformément à l'article 63 de la loi du 3 mai 1841, pourra acquérir, s'il y a lieu, par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, les immeubles dont l'occupation serait nécessaire pour l'exécution des travaux.

Art. 5. — L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par le ministre de l'intérieur.

Art. 6. — A compter du jour où le pont sera livré au public et jusqu'à l'expiration du délai qui sera fixé par l'adjudication, il sera perçu un péage conformément au tarif ci-après:

	fr. c.
Pour le passage d'une personne non chargée ou chargée	0,05
Cheval ou mulet avec son cavavalier, valise comprise	0,10
Cheval ou mulet chargé	0,06
Cheval ou mulet non chargé	0,05
Ane chargé ou ânesse chargée	0,05
Ane non chargé ou ânesse non chargée	0,04
Bœuf ou vache	0,08
Cheval, mulet, bœuf, vache ou âne employé au labour ou allant au pâturage	0,04
Veau ou porc	0,04
Mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, paire d'oies ou de dindons	0,02
Lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, paires d'oies ou de dindons seront au-dessus de cinquante, ce droit sera diminué d'un quart.	
Lorsque les moutons, brebis, boucs et chèvres iront au pâturage, on ne payera que la moitié du droit.	
Les conducteurs de chevaux, mulets, ânes, bœufs, etc., payeront	0,05
Voiture suspendue, à deux roues, attelée d'un cheval ou d'un mulet, ou une litière à deux chevaux, et le conducteur	0,90
Voiture suspendue, à quatre roues, attelée d'un cheval ou d'un mulet, et le conducteur	1,10
Voiture suspendue, à quatre roues, attelée de deux chevaux ou mulets, et le conducteur	1,30
Voyageurs séparément, par tête	0,05
Charrette chargée, attelée d'un cheval ou mulet, et le conducteur	0,90
Charrette chargée, attelée de deux chevaux ou mulets, et le conducteur	1,00
Charrette chargée, attelée de trois chevaux ou mulets, et le conducteur	1,10

	fr. c.
Charrette à vide, attelée d'un cheval ou mulet, et le conducteur. . . .	0,30
Charrette chargée, employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, attelée d'un cheval ou de deux bœufs, et le conducteur,	0,30
La même, à vide.	0,20
Charrette chargée ou non chargée, attelée d'un âne ou d'une ânesse, et le conducteur.	0,20
Chariot de roulage à quatre roues, chargé, attelé d'un cheval, et le conducteur.	1,00
Chariot de roulage à quatre roues, chargé, attelé de deux chevaux, et le conducteur.	1,25
Chariot à quatre roues, chargé, attelé de trois chevaux, et le conducteur.	1,50
Chariot à quatre roues, à vide, attelé d'un cheval, et le conducteur. .	0,40

Il sera payé, par chaque cheval, mulet ou bœuf excédant les nombres indiqués pour les attelages ci-dessus, comme pour un cheval ou mulet non chargé, et, par âne ou ânesse, le droit fixé pour ces animaux non chargés.

Art. 7. — Sont exempts du droit de péage:

Le préfet du département, le sous-préfet de l'arrondissement, ainsi que leurs gens et leurs voitures;

Les minitres des différents cultes reconnus par l'État; les magistrats de l'ordre judiciaire dans l'exercice de leurs fonctions, et leurs greffiers;

Les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, les agents voyers, les cantonniers; les employés des contributions indirectes, les agents forestiers, les préposés et les agents des douanes, les employés des lignes télégraphiques; les commissaires de police, les gardes champêtres, la gendarmerie, dans l'exercice de leurs fonctions;

Les militaires de tout grade, voyageant en corps ou séparément, à charge par eux, dans ce dernier cas, de présenter une feuille de route ou un ordre de service;

Les courriers du Gouvernement, les malles-poste, les facteurs ruraux faisant le service des postes de l'État;

Les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi, que le matériel nécessaire;

Les élèves allant à l'école communale ainsi qu'à l'instruction religieuse, ou en revenant;

Les prestataires, avec leurs attelages, se rendant sur les ateliers des chemins vicinaux pour la libération de leurs prestations, ou en revenant;

Les prévenus ou condamnés conduits par la force publique, ainsi que leur escorte.

(N° 70)

[3 décembre 1875.]

Construction d'un pont à péage sur l'Agout (Tarn).

DÉCRET portant ce qui suit :

Art. 1er. — Est déclarée d'utilité publique la construction d'un pont en maçonnerie à péage sur l'Agout, dans la commune de Saint-Lieux-lès-Lavaur (Tarn), pour le passage du chemin vicinal d'intérêt commun n° 63 de Parizot à Montastruc, ainsi que celle de ses abords et dépendances, conformément au plan ci-annexé.

Art. 2. — La mise en adjudication des travaux est autorisée aux clauses et conditions du cahier des charges également ci-annexé.

Art. 3. — Il sera pourvu aux frais de construction et d'entretien du pont, de ses abords et dépendances, à l'aide d'une subvention de 32.000 francs allouée par le conseil général du Tarn et de la concession, par adjudication, d'un péage d'une durée qui ne pourra excéder soixante-dix ans et dont le maximum sera fixé à l'avance par le préfet, dans un billet cacheté.

Art. 4. — Le concessionnaire, substitué aux droits de l'administration, conformément à l'article 63 de la loi du 3 mai 1841, pourra acquérir, s'il y a lieu, par voie d'expropriation publique, les immeubles, ou portions d'immeubles dont l'occupation est nécessaire pour l'exécution des travaux.

Art. 5. — L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par le ministre de l'intérieur.

Art. 6. — A compter du jour où le pont sera livré au public et jusqu'à l'expiration du délai qui sera fixé par l'adjudication, il sera perçu un péage conformément au tarif ci-après :

	fr. c.
Personne à pied, chargée ou non.	0,05
Cheval, mulet ou âne non chargé, conducteur compris.	0,05
Voyageur avec un cheval ou mulet, valise comprise.	0,15
Taureau, bœuf ou vache appartenant à des marchands et destinés à la vente.	0,10
Lorsque ces animaux iront soit au pâturage, soit au labourage, ou qu'ils en reviendront, on ne payera que la moitié.	
Veau ou porc.	0,05
Mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, paire d'oies ou de dindons.	0,02

Lorsque ces animaux iront au pâturage ou en reviendront, on ne payera que la moitié du droit.

	fr. c.
Voiture suspendue, à deux ou quatre roues, attelée d'un cheval ou mulet, conducteur compris	0,50
Voiture suspendue, à deux ou quatre roues, attelée de deux chevaux ou mulets, conducteur compris	0,75
Chaque cheval ou mulet attelé en sus payera	0,25
Les voyageurs payeront, en outre, comme s'ils passaient à pied.	
Charrette ou char chargé, à un cheval ou mulet, ou à deux bœufs ou vaches, conducteur compris	0,40
Charrette ou char chargé, à deux colliers, conducteur compris	0,60
Pour chaque collier ou chaque paire de bœufs ou vaches en sus, on payera	0,20
Charrette ou char à vide, attelé d'un cheval ou mulet, ou d'une paire de bœufs ou vaches, conducteur compris	0,20
Charrette ou char à vide, à deux colliers, conducteur compris	0,30
Pour chaque collier ou chaque paire de bœufs ou vaches en sus du nombre indiqué pour les attelages à vide, il sera payé	0,10
Charrette ou char chargé employé au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, attelé d'un cheval ou mulet, ou d'une paire de bœufs ou vaches, conducteur compris	0,30
Charrette ou char employé au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, à deux colliers, conducteurs compris	0,45
Charrette ou char vide employé à l'agriculture, attelé d'un cheval ou mulet, ou d'une paire de bœufs ou vaches, conducteur compris	0,15
Charrette ou char vide employé à l'agriculture, à deux colliers, conducteur compris	0,25
Charrette chargée ou non, attelée d'un âne ou d'une ânesse, conducteur compris	0,20
Pour chaque âne ou ânesse en plus, on payera	0,05

Art. 7. — Sont exempts des droits de péage :

Le préfet du département, le sous-préfet de l'arrondissement, ainsi que leurs gens et leurs voitures ;

Les ministres des différents cultes reconnus par l'État ; les magistrats de l'ordre judiciaire, dans l'exercice de leurs fonctions, et leurs greffiers ;

Les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, les agents voyers, les cantonniers ; les employés des contributions indirectes, les agents forestiers, les préposés et agents des douanes, les employés des lignes télégraphiques ; les commissaires de police, les gardes champêtres, la gendarmerie dans l'exercice de leurs fonctions ;

Les militaires de tout grade voyageant en corps ou séparément,

à charge par eux, dans ce dernier cas, de présenter une feuille de route ou un ordre de service ;

Les courriers du Gouvernement, les malles-poste, les facteurs ruraux faisant le service des postes de l'État ;

Les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire ;

Les élèves allant à l'école ainsi qu'à l'instruction religieuse, ou en revenant ;

Les prestataires, avec leurs attelages, se rendant sur les ateliers des chemins vicinaux pour la libération de leurs prestations, ou en revenant ;

Les prévenus ou condamnés conduits par la force publique, ainsi que leur escorte.

(N° 71)

[14 décembre 1875.]

Rectification de la route nationale n° 94 (Hautes-Alpes).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la rectification de la route nationale, n° 94, du Pont-Saint-Esprit à Briançon, entre Chorges et la Couche (Hautes-Alpes), suivant la direction générale figurée par une ligne rouge pleine sur un plan qui restera annexé au présent décret.

Est et demeure classée comme embranchement de la route nationale, n° 100, au pont de Sauce, sur la Durance, la partie de la route départementale, n° 5, qui est indiquée sur le même plan par une ligne rouge ponctuée.

Les travaux de cette entreprise sont déclarés d'utilité publique.

2° La subvention de 80.000 francs consentie par le département des Hautes-Alpes pour concourir à l'exécution des travaux est acceptée.

La part de dépense à supporter par l'État (165.000 francs) sera imputée sur les fonds affectés annuellement aux rectifications des routes nationales par le budget du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de l'entreprise dont il s'agit, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 72)

[21 décembre 1875.]

Agrandissement de la station de Bram (ligne de Bordeaux à Cette).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la station de Bram (ligne de Bordeaux à Cette), conformément aux indications du plan dressé par la compagnie et portant les dates des 4 novembre et 7 et 12 décembre, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux et qui sont bordés d'un liséré orange sur le plan précité, la compagnie est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Les dits terrains seront incorporés au chemin de fer de Bordeaux à Cette et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

Les expropriations devront être terminées dans un délai de deux ans.

(N° 73)

[21 décembre 1875.]

Rectification de la route départementale du Gers n° 7.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale du Gers n° 7, de Condom à Beaumont, dans les côtes de Hournérat et de Caillau, suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges pleines sur un plan qui restera annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 74)

[22 décembre 1875.]

Décret qui ouvre au ministre de l'agriculture et du commerce, sur l'exercice 1875, un crédit de 3.000 francs à titre de fonds de concours versés au trésor, pour l'exécution de travaux dans l'établissement thermal de Vichy.

(N° 75)

[29 décembre 1875.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier les mines d'Allevard à la station du Cheylas, sur la ligne de Grenoble à Montmélian.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'embranchement destiné à relier les mines d'Allevard à la station du Cheylas, sur la ligne de Grenoble à Montmélian.

La société *Schneider* et compagnie, du Creuzot, est autorisée à établir, à ses frais, risques et périls, le dit chemin de fer d'embranchement, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté, le 29 décembre 1875, par le ministre des travaux publics, et qui restera annexé au présent décret.

Art. 2. — L'embranchement partira des mines d'Allevard, au quartier de la Taillat, et aboutira à la ligne principale, près du Cheylas, en un point qui sera déterminé par l'administration, la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée entendue.

Art. 3. — L'embranchement concédé pourra, quant à présent, être exclusivement affecté aux transports des produits des mines d'Allevard, la société jouira du bénéfice des dispositions de l'article 62 du cahier des charges de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

Toutefois, le Gouvernement se réserve la faculté d'exiger ulté-

rieurement, et dès que la nécessité en sera reconnue, après enquête, l'établissement soit d'un service public de marchandises, soit d'un service de voyageurs, soit d'un service de voyageurs et de marchandises, et, dans ce cas, les dispositions du titre IV et les articles 55, 56, 57 et 58 du titre V du cahier des charges susvisé recevront leur application.

Art. 4. — Les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux devront être accomplies dans un délai de dix-huit mois, à partir de la promulgation du présent décret.

La société des sieurs *Schneider* et compagnie, du Creuzot, est substituée, pour ces expropriations, aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — L'embranchement industriel des mines d'Allevard aura son origine au quartier de la Taillat, sur la commune d'Allevard, suivra la ligne de plus grande pente de la montagne de la Taillat, passera au lieu dit *Champ-Seppey* et près du hameau de Maille, et aboutira à la ligne principale de Grenoble à Montmélian, près du Cheylas, en un point qui sera déterminé par l'administration, la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée entendue.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an à partir du décret de concession, et terminés dans un délai de trois ans, à partir du la même date, de telle sorte qu'à l'expiration de ce dernier délai, le chemin de fer soit en exploitation dans toute son étendue.

Art. 3 à 5. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés, et les rails pourront être posés pour une voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre à 1m,10.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,75 au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de 0m,50 de largeur.

(*) Ce cahier de charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local de Granges à Gérardmer (*Annales* 1877, 1er sem., p. 9, *cahier de janvier*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes, dont le rayon ne pourra être inférieur à 40 mètres. Une partie droite de 25 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 30 millimètres par mètre, dans les parties exploitées au moyen de locomotives.

Une partie horizontale de 50 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1 cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11. — (*Voir le même article du type.*)

. . . .

La largeur entre les parapets sera au moins de 3m,50 ; la hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0m,80.

Art. 12. — (*Voir le même article du type.*)

. . . .

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de $3^m,50$, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie, pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à $4^m,50$ au moins.

Art. 13. — (*Voir le même article du type.*)

. . . .

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde, toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets-types de ces barrières.

Art. 14. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 15. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques, auront au moins 7 mètres de largeur entre les parapets, sur les chemins à deux voies, et à 4 mètres sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à $0^m,80$.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails et 5 mètres de hauteur sous-clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à $4^m,80$. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires, pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — La compagnie n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers, seront en maçon-

nerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

L'administration fixera le poids des rails, sur la proposition de la compagnie.

Art. 20. — L'administration pourra obliger la compagnie concessionnaire à poser des clôtures sur les parties du chemin où elle le jugera utile.

Art. 21 à 29. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 31. — La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

Art 32. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration, pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, munies soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — (*Voir le même article du type.*)

. . . .

Le ministre déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Art. 34. — (*Voir le même article du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La durée de la concession, pour le chemin de fer mentionné à l'article 1er du présent cahier des charges, sera égale au temps restant à courir sur la concession de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée; elle prendra fin le 31 décembre 1958.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Néanmoins, la compagnie aura le droit de faire transporter ses produits sur le chemin, en acquittant seulement les frais de transport et sans supporter le droit de péage.

La compagnie sera tenue, etc. (*Voir le même article du type.*)

Art. 37. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 38. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 34.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au trésor public.

Art. 39. — La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété de l'État.

Art. 40 et 41. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX		
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	de péage.	de transport.	totaux.
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. . . Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,067	0,033	0,10
Voyageurs. . . Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe). .	0,050	0,025	0,075
Voyageurs. . . Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0,037	0,018	0,055
Enfants. . . . . Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. . . . . . (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30).	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,15	0,05	0,20
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde.* — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,13	0.05	0,18

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. Ardoises.	0,12	0,04	0,16
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.	0,10	0,04	1,14

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront due à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,40.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Grenoble à 20 francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0f,07 par tonne et par kilomètre.

Art. 43. — Pour les transports effectués à la remonte sur plans inclinés non exploités par locomotives, les distances auxquelles seront appliqués les tarifs ci-dessus seront évaluées à raison de 1 kilomètre par 30 mètres de hauteur verticale rachetée.

Art. 44. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des

voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie ; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 45 et 46. — (*Voir les art. 44 et 45 du type.*)

Art. 47. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3.000 kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3.000 à 4.000 kilogrammes, mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 4.000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 4.000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Les concessionnaires ne pourront être tenus à transporter des objets dont les dimensions excéderaient celles du matériel, notamment les fagots et les bourrées dont la longueur excéderait 2^{m},50.

Pour les objets de 2^{m},90 à 6 mètres de longueur, il sera payé un quart en sus du tarif.

Art. 48. — (*Voir l'art. 47 du type.*)

Art. 49. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés, demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 50. — La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 51. — La compagnie sera tenue de mettre les marchandises à la disposition du destinataire dans les vingt-quatre heures qui suivront leur enregistrement à la gare du départ.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 52. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 53. — (*Voir l'art. 51 du type.*)

Art. 54. — Les dispositions du présent titre ne seront appliquées, en ce qui concerne soit le transport des marchandises, soit le transport des voyageurs, que dans le cas où le Gouvernement aurait exigé de la compagnie, conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du décret de concession, l'établissement d'un service public de marchandises ou de voyageurs.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 55. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie

serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 56. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 57. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 58. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et, au besoin, requise par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'adminis-

tration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

Art. 59. — Les dispositions des articles 55, 56, 57 et 58 ci-dessus ne seront appliquées que dans le cas où le Gouvernement exigerait de la compagnie, conformément au paragraphe 3 de l'article 2 du décret de concession, l'établissement d'un service public de voyageurs.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 60 et 61. — (*Voir les art.* 57 *et* 58 *du type.*)

Art. 62. — (*Voir l'art.* 59 *du type.*)

. . . .

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies. . . . .

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

Art. 63. — (*Voir l'art.* 60 *du type.*)

. . . .

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle de l'administration.

L'administration pourra, à toute époque, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

Art. 64. — (*Voir l'art.* 61 *du type.*)

Art. 65. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 66. — Le chemin de fer sera placé sous la surveillance de l'administration.

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du trésor public, une somme de 50 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui

auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 68. — Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, le concessionnaire déposera au trésor public une somme de 34.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 69. — La compagnie devra faire élection de domicile à Grenoble.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de l'Isère.

Art. 70. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Isère, sauf recours au Conseil d'État.

Arrêté à Paris, le 29 décembre 1875.

(N° 76)

[17 janvier 1876.]

Endiguement du Doubs (Jura).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'endiguement du Doubs entre Champs-Divers et le pont de Peseux (Jura), conformément aux dispositions du projet présenté par les ingénieurs.

2° Ces travaux sont déclarés d'utilité publique. Le département et les communes intéressés sont autorisés à poursuivre l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des dits travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841.

3° L'État contribuera à la dépense, évaluée 193.322 francs, jusqu'à concurrence du tiers, sans que cette contribution puisse dépasser en aucun cas la somme de 65.000 francs.

La subvention de l'État sera imputée sur les fonds de la deuxième section du budget du ministère des travaux publics (*Amélioration des rivières*).

Il est pris acte des engagements contenus dans les délibérations du conseil général du département et des conseils municipaux des communes de Peseux et de Champs-Divers, qui fixent la part contributive du département et de ces communes.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de trois ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 77)

[17 janvier 1876.]

Amélioration de la Cure, du canal du Nivernais et de la Haute-Yonne (Nièvre et Yonne).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires à l'amélioration de la Cure et à celle du canal du Nivernais et de la haute Yonne, entre Auxerre et Armes, près Clamecy (Nièvre et Yonne), conformément aux dispositions générales des avant-projets et de l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 1er juillet 1875.

2° Les ouvrages mentionnés à l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à 2 millions de francs, sera imputée sur les fonds de la deuxième section du budget du ministère des travaux publics (*Travaux extraordinaires d'amélioration des rivières*).

(N° 78)

[17 janvier 1876.]

Construction d'un pont sur la Drôme (Drôme).

DÉCRET portant :

Art. 1er — Est déclaré d'utilité publique l'exécution des travaux de construction d'un pont en maçonnerie sur la Drôme, entre Allex et Grâne (Drôme), au passage du chemin vicinal d'intérêt commun n° 25, de Saint-Nazaire-en-Royans à Grâne, en remplace-

ment du bac actuel, ainsi que ceux des abords et dépendances du dit ouvrage, conformément au plan ci-annexé.

Art. 2. — La mise en adjudication des travaux est autorisée aux clauses et conditions du cahier des charges présenté le 18 septembre 1874, également annexé au présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu aux frais de construction et d'entretien du pont, de ses abords et dépendances, au moyen : 1° de la concession, par adjudication publique, d'un péage dont la durée maxima, qui ne pourra excéder quarante ans, sera fixée à l'avance par le préfet, dans un billet cacheté ; 2° d'une allocation du conseil général de la Drôme, s'élevant à 34.500 francs ; 3° de sommes que les communes intéressées s'engagent à fournir, formant ensemble un chiffre de 30.500 francs.

Art. 4. — Le concessionnaire, substitué aux droits de l'administration, conformément à l'article 63 de la loi du 3 mai 1841, sera autorisé à acquérir à l'amiable ou, s'il y a lieu, par voie d'expropriation, les immeubles ou portions d'immeubles dont l'occupation sera nécessaire pour l'exécution des travaux.

Art. 5. — L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été approuvée par le ministre de l'intérieur.

Art. 6. — A compter du jour où le passage du pont sera livré au public et jusqu'à l'expiration du terme qui sera fixé par l'adjudication, il sera perçu un péage conformément au tarif ci-après :

1° PIÉTONS.

	fr. c.
Par personne chargée ou non, traînant une brouette ou une charrette à bras chargée ou non	0,05

2° BESTIAUX ET CHEVAUX.

Par cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise	0,10
Par cheval ou mulet chargé ou non, non compris le conducteur	0,10
Par âne, ânesse chargée ou non, non compris le conducteur	0,05
Par mouton, brebis, veau, bouc, porc, chèvre, paire d'oies ou de dindons, non compris le conducteur	0,01
Par bœuf, vache, génisse, non compris le conducteur	0,01

3° VOITURES PUBLIQUES ET PARTICULIÈRES.

Par voitures à deux roues, à un cheval, compris le conducteur	0,40
Par voiture à quatre roues, à un cheval, compris le conducteur	0,50
Par chaque cheval ou mulet en sus, pour chaque espèce de voiture ci-dessus (les personnes contenues dans ces voitures payeront chacune le droit d'un piéton)	0,20

4° CHARS ET CHARRETTES D'AGRICULTURE, VOITURES DE LOUAGE.

	fr. c.
Par char ou tombereau à deux roues, chargé, traîné par un cheval, un mulet ou une paire de bœufs ou de vaches, conducteur compris. .	0,30
Le même, non chargé.	0,25
Mêmes prix pour les chars à quatre roues.	
Par chaque cheval, mulet ou paire de bœufs ou de vaches en sus. . .	0,10
Par voiture de roulage à deux ou quatre roues, à un cheval ou paires de bœufs ou de vaches, ou à un mulet, conducteur compris.	0,45
La même non chargée.	0,35
Par chaque cheval, mulet, paire de bœufs ou de vaches en sus, pour les deux espèces de voitures.	0,10

Art. 7. — Sont exempts des droits de péage :

Le préfet du département, le sous-préfet de l'arrondissement, ainsi que leurs gens et leurs voitures;

Les ministres des différents cultes reconnus par l'État, les magistrats de l'ordre judiciaire, dans l'exercice de leurs fonctions, et leurs greffiers ;

Les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, les agents voyers, les cantonniers, les employés des contributions indirectes, les agents forestiers, les préposés et agents des douanes les employés des lignes télégraphiques, les commissaires de police, les gardes champêtres, la gendarmerie, dans l'exercice de leurs fonctions ;

Les militaires de tout grade voyageant en corps ou séparément, à charge par eux, dans ce dernier cas, de présenter une feuille de route ou un ordre de service ;

Les courriers du Gouvernement, les malles-poste, les facteurs ruraux faisant le service des postes de l'État ;

Les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire ;

Les élèves allant à l'école ainsi qu'à l'instruction religieuse, ou en revenant ;

Les prestataires, avec leurs attelages, se rendant sur les ateliers des chemins vicinaux pour la libération de leurs prestations, ou en revenant;

Les prévenus ou les condamnés conduits par la force publique, ainsi que leur escorte.

voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie ; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 45 et 46. — (*Voir les art. 44 et 45 du type.*)

Art. 47. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3.000 kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3.000 à 4.000 kilogrammes, mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de 4.000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 4.000 kilogrammes, elle devra, pendant *trois* mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Les concessionnaires ne pourront être tenus à transporter des objets dont les dimensions excéderaient celles du matériel, notamment les fagots et les bourrées dont la longueur excéderait 2m,50.

Pour les objets de 2m,90 à 6 mètres de longueur, il sera payé un quart en sus du tarif.

Art. 48. — (*Voir l'art. 47 du type.*)

Art. 49. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés, demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 50. — La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 51. — La compagnie sera tenue de mettre les marchandises à la disposition du destinataire dans les vingt-quatre heures qui suivront leur enregistrement à la gare du départ.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 52. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 53. — (*Voir l'art. 51 du type.*)

Art. 54. — Les dispositions du présent titre ne seront appliquées, en ce qui concerne soit le transport des marchandises, soit le transport des voyageurs, que dans le cas où le Gouvernement aurait exigé de la compagnie, conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du décret de concession, l'établissement d'un service public de marchandises ou de voyageurs.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 55. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie

serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 56. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 57. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 58. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et, au besoin, requise par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'adminis-

tration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

Art. 59. — Les dispositions des articles 55, 56, 57 et 58 ci-dessus ne seront appliquées que dans le cas où le Gouvernement exigerait de la compagnie, conformément au paragraphe 3 de l'article 2 du décret de concession, l'établissement d'un service public de voyageurs.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 60 et 61. — (*Voir les art. 57 et 58 du type.*)

Art. 62. — (*Voir l'art. 59 du type.*)

. . . .

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies. . . . .

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

Art. 63. — (*Voir l'art. 60 du type.*)

. . . .

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle de l'administration.

L'administration pourra, à toute époque, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

Art. 64. — (*Voir l'art. 61 du type.*)

Art. 65. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 66. — Le chemin de fer sera placé sous la surveillance de l'administration.

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du trésor public, une somme de 50 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui

conformant aux dispositions des titres II et suivants la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 87)

[21 février 1876.]

Rectification de la route départementale, n° 17, du Gers.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale du Gers, n° 17, d'Auch à Lombez, dans les côtes du Roucau et du Monticule, près la maison *Laporterie*, suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges sur un plan annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 88)

[24 février 1876.]

Agrandissement de la station de Paulhan.

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la station de Paulhan (Hérault), conformément au plan dressé par la compagnie des chemins de fer du Midi et portant les dates des 22-25 février et 8 avril 1875, lequel plan demeurera annexé au présent décret.

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, la compagnie des chemins de fer du Midi est sub-

stituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Montpellier à Paulhan.

L'expropriation des dits terrains devra être terminée dans un délai de deux ans.

(N° 89)

[24 février 1876.]

Etablissement de deux voies de garage.

Décret portant :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement de deux voies de garage à l'extrémité aval de la gare de Saint-Jean, à Bordeaux (Gironde), ligne de Bordeaux à Cette, conformément au plan présenté par la compagnie des chemins de fer du Midi, et portant les dates des 7 août, 24 septembre, 12 octobre 1874, lequel plan restera annexé au présent décret.

Art. 2. — Cette déclaration est subordonnée aux conditions suivantes :

1° Le pont actuel de Bas-Luc sera remplacé par un autre pont établi dans les mêmes conditions et présentant une voie charretière de 5 mètres de largeur et deux trottoirs de 60 centimètres de largeur chacun ;

2° Le projet de détail de cet ouvrage sera produit par la compagnie, avec les calculs de résistance à l'appui, et devra être approuvé par l'administration supérieure avant qu'il soit procédé à la démolition du pont actuel.

Art. 3. — Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, et qui sont entourés d'un liséré orange sur le plan précité, la compagnie du chemin de fer du Midi est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Bordeaux à Cette.

Les expropriations devront être accomplies dans un délai de deux ans.

(N° 90)

[24 février 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Bully-Grenay à la ligne de Béthune à Abbeville, près Bryas.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Pas-de-Calais, d'un chemin de fer d'intérêt local se détachant de la station de Bully-Grenay, sur la ligne des houillères, passant par ou près Houdain et aboutissant à la ligne de Béthune à Abbeville, en un point à déterminer près de Bryas, sur la proposition de la compagnie concessionnaire.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution du dit chemin ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans et demi, à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 2. — Le département du Pas-de-Calais est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions de la convention passée, le 30 janvier 1875, avec MM. le baron *Alphonse de Rothschild*, *Armand-André-Amé*, baron *de Saint-Didier*, *Albert-Victor*, baron *Nau de Champlouis*, agissant au nom de la compagnie du chemin de fer du Nord, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois, au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics et le vice-président du Conseil, ministre de l'intérieur, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

CONVENTION.

L'an 1875, le 30 janvier,

Entre le préfet du Pas-de-Calais, agissant au nom du département, en conformité de la délibération du conseil général du 26 octobre 1874,

Assisté de la commission départementale,

Et MM. le baron *Alphonse de Rothschild*, président, *Armand-André-Amé*, baron *de Saint-Didier*, *Albert-Victor*, baron *Nau de Champlouis*, administrateurs de la compagnie du chemin de fer du Nord, agissant au nom de cette compagnie, et sous réserve de l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires,

Il a été convenu ce qui suit :

Le préfet du Pas-de-Calais concède, pour un laps de temps expirant le 31 décembre 1950, sous la réserve de la déclaration d'utilité publique, à la compagnie du Nord, qui accepte,

Un chemin de fer d'intérêt local se détachant de la station de Bully-Grenay (ligne des houillères du Pas-de-Calais), passant par ou près Houdain, pour aboutir à la ligne de Béthune à Abbeville, en un point à déterminer par le préfet, sur la proposition de la compagnie.

Cette concession est faite sans subvention ni garantie d'intérêt, et aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention.

La compagnie ne pourra rétrocéder la ligne qui fait l'objet de la présente convention sans le consentement du conseil général, ni pour l'exploitation, ni pour le fonds.

Pour l'exécution des présentes, la compagnie fait élection de domicile à son siège social, rue de Dunkerque, n° 18, à Paris.

La présente convention ne sera définitive qu'après la déclaration d'utilité publique.

Fait double à Arras, en l'hôtel de la préfecture, les jour, mois et an que dessus.

Les membres de la commission départementale,
Signé Lauthiez, Degrave, Vast, Dufour et de Rosamel.

Le Préfet du Pas-de-Calais,
Signé H. Darcy.

Les Administrateurs de service de la compagnie du chemin de fer du Nord,
Signé A. de Rothschild, Nau de Champlouis et Saint-Didier.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne concédée partira de la station de Bully-Grenay (ligne

---

(*) Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt

des houillères du Pas-de-Calais), passera par ou près Houdain et aboutira à la ligne de Béthune à Abbeville, en un point à déterminer par le préfet, sur la proposition de la compagnie.

Art. 2. — Les travaux devront être terminés et le chemin de fer livré à l'exploitation dans un délai de deux ans et demi, à compter du jour de la déclaration d'utilité publique.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation de l'administration supérieure, pour ce qui concerne la grande voirie, et du préfet, pour ce qui concerne la petite. L'administration et le préfet pourront y introduire les modifications qu'ils jugeront nécessaires. L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre restera dans les bureaux de la préfecture.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

Art. 4. — La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais du département.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan à l'échelle de 1 dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de 1 millième pour les longueurs et de 1 millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir:

Les distances kilométriques du chemin de fer, etc. (*Voir l'art. 5 du type.*)

Art. 6. — Le chemin sera exécuté à une seule voie, sauf l'établissement des gares d'évitement qui seraient reconnues nécessaires avant ou pendant l'exploitation.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails sera de 1m,44 à 1m,45. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres au moins.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur des rails et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,75.

Celle de la banquette, entre le pied du talus du ballast et le bord de la plateforme, sera de 0m,50.

Les concessionnaires établiront le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront nécessaires pour l'assèchement de la voie et l'écoulement des eaux. Les dimensions de ces fossés ou rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

---

local de Granges à Gérardmer (*Annales* 1877, 1er sem., p. 9, *Cahier de janvier*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

L'inclinaison des pentes et rampes ne dépassera pas 0m,012 par mètre, sauf dans la partie du tracé comprise entre la station de Bruay et la station de Bryas, où cette inclinaison pourra atteindre 0m,015 par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par le préfet, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet des dites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1 millième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 0m,01 par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Il pourra être établi de simples haltes à la rencontre des routes ou chemins importants, soit pour prendre, soit pour déposer des voyageurs. Leur position sera fixée par le préfet, la compagnie entendue.

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11 et 12. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 13. — (*Voir l'article correspondant du type.*)

. . . .

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets-types de ces barrières.

Art. 14. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et des rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder $0^m,03$ par mètre pour les routes nationales ou départementales, et $0^m,05$ pour les chemins vicinaux. Ces rampes ou pentes seront précédées d'un palier de 15 mètres de longueur au moins. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15 et 16. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — La voie sera établie d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité

Les rails pèseront 35 kilogrammes par mètre courant s'ils sont en fer, et 30 kilogrammes s'ils sont en acier; le matériel sera construit dans les mêmes conditions que celui des grandes compagnies.

Art. 20. — Le chemin de fer sera bordé de haies ou de toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie, savoir :

1° Dans toute l'étendue de la traverse des lieux habités;

2° Sur 50 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau;

3° Et sur les autres points qui pourraient être indiqués par l'administration.

Art. 21 et 22. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie, sans préjudice du droit de la compagnie à être indemnisée des dommages que lui causera la mine.

Art. 25 à 28 *bis*. — (*Voir les art.* 25 *à* 29 *du type.*)

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29 et 30. — (*Voir les art.* 30 et 31 *du type.*)

Art. 31. — Les machines locomotives, ainsi que les voitures des voyageurs, seront des mêmes types que les machines et voitures circulant sur le réseau d'intérêt général de la compagnie du Nord.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 32. — Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, et rendus exécutoires par l'approbation du conseil général du département, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements, seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer, sans préjudice de ce qui est dit au traité passé avec la compagnie.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet. En ce qui concerne les convois spéciaux des postes, il sera statué par le ministre.

Art. 33. — (*Voir l'art.* 34 *du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — A l'époque fixée par la convention pour l'expiration de la con-

Art. 14. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et des rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder $0^m,03$ par mètre pour les routes nationales ou départementales, et $0^m,05$ pour les chemins vicinaux. Ces rampes ou pentes seront précédées d'un palier de 15 mètres de longueur au moins. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15 et 16. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — La voie sera établie d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité

Les rails pèseront 35 kilogrammes par mètre courant s'ils sont en fer, et 30 kilogrammes s'ils sont en acier; le matériel sera construit dans les mêmes conditions que celui des grandes compagnies.

Art. 20. — Le chemin de fer sera bordé de haies ou de toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie, savoir :

1° Dans toute l'étendue de la traverse des lieux habités;

2° Sur 50 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau;

3° Et sur les autres points qui pourraient être indiqués par l'administration.

Art. 21 et 22. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie, sans préjudice du droit de la compagnie à être indemnisée des dommages que lui causera la mine.

Art. 25 à 28 *bis*. — (*Voir les art.* 25 *à* 29 *du type.*)

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29 et 30. — (*Voir les art.* 30 et 31 *du type.*)

Art. 31. — Les machines locomotives, ainsi que les voitures des voyageurs, seront des mêmes types que les machines et voitures circulant sur le réseau d'intérêt général de la compagnie du Nord.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 32. — Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, et rendus exécutoires par l'approbation du conseil général du département, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements, seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer, sans préjudice de ce qui est dit au traité passé avec la compagnie.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet. En ce qui concerne les convois spéciaux des postes, il sera statué par le ministre.

Art. 33. — (*Voir l'art.* 34 *du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — A l'époque fixée par la convention pour l'expiration de la con-

cession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue, etc. (*Voir l'art.* 36.)

Art. 35. — (*Voir l'art.* 37.)

. . . .

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 34 ci-dessus.

La clause du rachat ci-dessus stipulée ne pourra être appliquée par le département, que si l'État exerce son droit de rachat de l'ensemble du réseau d'intérêt général de la compagnie du chemin de fer du Nord, ou lorsque ce réseau fera retour à l'État, par suite de l'expiration de la concession qui le concerne.

Art. 36. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle pourra être déchue du bénéfice de la concession; cette déchéance sera prononcée, s'il y a lieu, par le conseil général, à la suite d'une simple mise en demeure administrative.

Dans ce cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 61, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 37. — (*Voir l'art.* 39 *du type.*)

. . . .

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

Art. 38 et 39. — (*Voir les art.* 40 *à* 41.)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 40. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,087	0,033	0,12
Voyageurs. — Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,065	0,025	0,09
Voyageurs. — Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0,042	0,018	0,06
Enfants. — Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (Sans que la perception puisse être inférieure à 0,10).	0,020	0,005	0,25
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs,	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,24	0,16	0,40
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs — Viande fraiche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Maïs — Riz. — Châtaignes. — Betteraves et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre — Charbons de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,11	0,07	0,18
2e classe. — Pierres de taille et produits de carrière. — Minerais. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argile. — Briques. — Ardoises. — Houille. — Marne. — Cendres. — Pulpes de betteraves. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Cailloux et sables	0,08	0,04	0,12

cession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue, etc. (*Voir l'art.* 36.)

Art. 35. — (*Voir l'art.* 37.)

. . . .

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 34 ci-dessus.

La clause du rachat ci-dessus stipulée ne pourra être appliquée par le département, que si l'État exerce son droit de rachat de l'ensemble du réseau d'intérêt général de la compagnie du chemin de fer du Nord, ou lorsque ce réseau fera retour à l'État, par suite de l'expiration de la concession qui le concerne.

Art. 36. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, elle pourra être déchue du bénéfice de la concession ; cette déchéance sera prononcée, s'il y a lieu, par le conseil général, à la suite d'une simple mise en demeure administrative.

Dans ce cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 61, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 37. — (*Voir l'art.* 39 *du type.*)

. . . .

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois ; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront au département.

Art. 38 et 39. — (*Voir les art.* 40 *à* 41.)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 40. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,087	0,033	0,12
Voyageurs. — Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,065	0,025	0,09
Voyageurs. — Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0,042	0,018	0,06
Enfants. — Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (Sans que la perception puisse être inférieure à 0,10).	0,020	0,005	0,25
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,24	0,16	0,40
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs — Viande fraiche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Maïs — Riz. — Châtaignes. — Betteraves et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre — Charbons de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,11	0,07	0,18
2e classe. — Pierres de taille et produits de carrière. — Minerais. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argile. — Briques. — Ardoises. — Houille. — Marne. — Cendres. — Pulpes de betteraves. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Cailloux et sables	0,08	0,04	0,12

SUITE DU TARIF. 3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,12	0,06	0.18
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,17	0,08	0,25
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,30	1,20	3.50
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,90	1.50	4,40
Tender de 7 à 10 tonnes.	1.15	0,60	1,75
Tender de plus de 10 tonnes.	1,70	0.90	2,60
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une banquette dans l'intérieur.	0,20	0,10	0,30
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,26	0,14	0,40
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,17	0,08	0,25
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,10	0,06	0,16
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,52	0,28	0,80
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,28	0,12	0,40

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Aux haltes désignées à l'article 9, la distance et la taxe seront comptées comme si le départ avait lieu de la station immédiatement la plus éloignée de l'arrivée, et comme si l'arrivée avait lieu à la station la plus immédiatement éloignée du point de départ.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par deux-centième de tonne ou par 5 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 5 kilogrammes payera comme 5 kilogrammes; entre 5 et 10 kilogrammes, comme 10 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à 2 kilogrammes; 2° au-dessus de 2 jusqu'à 5 kilogrammes; 3° au-dessus de 5 kilogrammes, par fraction indivisible de 5 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,40.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur le marché régulateur d'Arras, à 20 francs ou au-dessus, le préfet pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à 0f,8 par tonne et par kilomètre.

Art. 41. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer, sans que le nombre total des voitures d'un train puisse excéder vingt-quatre.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre de places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le dixième du nombre total des places du train.

Art. 42 à 44. — (*Voir les art.* 44 *à* 46.)

Art. 45. — (*Voir l'art.* 47 *du type.*)

. . . .

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.

Dans les quatre cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

Art. 46. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif des taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées

qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément à l'article 2 de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés, demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre l'administration et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

L'administration se réserve aussi la faculté d'abaisser les taxes jusqu'à concurrence de 20 p. 100 au-dessous des limites déterminées par le tarif; mais elle s'en interdit l'exercice jusqu'au moment où le produit kilométrique brut aura atteint le chiffre de 15.000 francs.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 47. — La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare du départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 48. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toute classe et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder 24 heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 49. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement, de gare de transmission et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 50. — La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de 5.000 habitants, soit un centre de population de 5.000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 51. — (*Voir le même article du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 51 *bis*. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures

ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement, suivant les besoins de l'administration des postes, un ou deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture donnera lieu à l'application de la moitié du tarif.

3° Lorsque la compagnie modifiera la marche de ses trains ordinaires, elle fera connaître les changements à l'administration des postes quinze jours à l'avance.

4° La compagnie transportera gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

5° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 52.— Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée, et au besoin requise, par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 53 et 54. — (*Voir les art. 57 et 58 du type.*)

Art. 55. — (*Voir l'art. 59 du type.*)

. . . .

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies, etc. . . . .

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 60 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 60 kilomètres, 15 p. 100.

Art. 56 à 58. — (*Voir les art. 60 à 62 du type.*)

Art. 59. — Le chemin de fer sera placé sous la surveillance de l'administration.

Art. 60. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie. Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, dans une caisse indiquée par le préfet, une somme de 100 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètres pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 52 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 61. — Dans les huit jours de l'acte de concession, la compagnie déposera au trésor public une somme de 150.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, ainsi qu'il est expliqué au traité passé avec la compagnie, conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics cotés à la bourse de Paris, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 62. — La compagnie fait élection de domicile rue de Dunkerque, n° 18, à Paris.

Art. 63. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Pas-de-Calais, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 65. — Les frais d'enregistrement résultant du présent cahier des charges et de la convention y annexée seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Fait double à Arras, en l'hôtel de la préfecture, le 30 janvier 1875.

Les Membres de la commission départementale,
Signé Lanthiez, Degrave, Vast, Dufour et de Rosamel.

Le Préfet du Pas-de-Calais,
Signé H. Darcy.

Les Administrateurs de la compagnie du chemin de fer du Nord.
Signé A. de Rothschild, Nau de Champlouis et Saint-Didier.

(N° 91)

[1er mars 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, d'Anvin vers Calais.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer, à voie étroite, d'Anvin vers Calais, passant par ou près Fruges, Fauquembergues, Lumbres, Ardres et Guines, pour aboutir, en un point à déterminer ultérieurement, soit sur la ligne de Boulogne à Calais, soit sur celle de Calais à Saint-Omer.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution du dit chemin ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans, à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Pas-de-Calais est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément à la convention passée, le 29 décembre 1874, avec le sieur *Émile Level*, ainsi qu'aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Il est alloué au département du Pas-de-Calais, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, une subvention de 250.000 francs.

Cette subvention sera versée en huit termes semestriels égaux, dont le premier écherra le 15 janvier 1877.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains, travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation du chemin de fer, et ce capital-actions devra être effectivement versé, sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Toutefois, le concessionnaire pourra être autorisé à émettre des obligations lorsque la totalité du capital-actions aura été versée et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés soit à la Banque de France, soit à la Caisse des dépôts et consignations, soit au Crédit foncier, et ne pourront être mis à la disposition du concessionnaire que sur l'autorisation formelle du ministre des travaux publics.

Art. 5. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation du chemin de fer dont il s'agit, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 6. — Le ministre de l'intérieur et le ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

CONVENTION.

L'an 1874, le 29 décembre,

Entre le préfet du Pas-de-Calais, agissant au nom du département, en conformité de la délibération du conseil général du 27 octobre 1874,

Assisté de la commission départementale,

Et M. *Émile Level*, ingénieur civil, demeurant à Paris, boulevard Malesherbes, n° 117,

Il a été convenu ce qui suit :

Le préfet du Pas-de-Calais concède pour 99 ans, à partir du jour ci-après fixé pour l'achèvement des travaux et sous la réserve de la déclaration d'utilité publique, à M. *Émile Level*, qui l'accepte, un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, se détachant de la ligne d'Arras à Étaples, à la station d'Anvin, pour se diriger vers Calais, par ou près Fruges, Fauquembergues, Lumbres, Ardres et Guines, et aboutir à Fréthun, sur la ligne de Calais à Boulogne. Le point d'arrivée pourra être reporté au pont de Coulogne, sur la ligne de Calais à Saint-Omer, si les villes de Calais et de Saint-Pierre-lès-Calais le demandent et justifient leur demande par l'offre d'une subvention en rapport avec l'accroissement de dépenses que le concessionnaire aura à supporter pour la construction et l'exploitation de la ligne, à la suite du déplacement du point d'arrivée fixé à Fréthun.

Cette concession est faite aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

M. *Émile Level* est dispensé de tout versement de cautionnement.

Il est alloué au concessionnaire une subvention de 1 million de francs, dont 250.000 francs à la charge de l'État et 750.000 francs à la charge du département.

La subvention du département sera prélevée sur les annuités dues par l'État au département en représentation de l'avance de 1 million que ce dernier se propose de faire pour l'achèvement des canaux du Pas-de-Calais.

Le concessionnaire recevra le même intérêt que l'État payera au département, de telle sorte qu'il recevra exactement 75 p. 100 de chacune des annuités payées par l'État, aux époques et dans la proportion de chacune d'elles.

Dans le cas où le département n'avancerait pas le million à l'État, le concessionnaire recevrait la subvention départementale, sans intérêts, en trois termes égaux, exigibles, le premier après justification de l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer, le deuxième après l'achèvement des terrassements et des ouvrages d'art du corps du chemin de fer, le troisième dans les six mois qui suivront l'ouverture de l'exploitation complète de la ligne.

Les subventions qui ont été votées ou qui seraient votées par les communes en faveur de l'établissement de la dite ligne seront acquises au concessionnaire qui les recouvrera à ses risques et périls.

Le département et le concessionnaire se pourvoiront devant le Gouvernement pour obtenir le payement de la subvention mise à la charge de l'État par

la loi du 12 juillet 1865, le département ne restant débiteur que de la somme qui le concerne.

Les travaux devront être terminés dans un délai de trois ans, à partir du jour où sera rendu le décret déclaratif d'utilité publique.

Le concessionnaire ne pourra rétrocéder la ligne qui fait l'objet de la présente convention sans l'assentiment du conseil général.

M. *Émile Level* se réserve la faculté de former une société anonyme à laquelle il transmettra les droits et obligations résultant de la présente convention.

Si l'État accorde à M. *Émile Level* la subvention de 250.000 francs, celui-ci sera tenu d'effectuer le service des lettres et dépêches de la manière suivante :

A chacun des trains de voyageurs ou de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement, suivant les besoins de l'administration des postes, un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité d'un compartiment à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie modifiera la marche de ses trains ordinaires, elle fera connaître les changements à l'administration des postes quinze jours à l'avance.

La compagnie transportera gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré par le directeur général des postes.

Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares et stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Les frais d'enregistrement de la présente convention seront à la charge du concessionnaire.

Pour l'exécution des présentes, les parties font élection de domicile en l'hôtel de la préfecture, à Arras.

Fait double à Arras, le 29 décembre 1874.

Signé Degrave, Ach. Lauthiez, Dufour,
Vaast, Émile Level.

Le Préfet,
Signé H. Darcy.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local d'Anvin vers Calais se détachera de la ligne d'Arras à Étaples, à la station d'Anvin, et se dirigera vers Calais en passant par ou près Fruges, Fauquembergues, Lumbres, Ardres et Guines, pour aboutir soit à Fréthun, soit au pont de Coulogne, suivant le tracé qui sera déterminé par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an, à partir du décret d'utilité publique, et terminés dans le délai de trois ans, à partir de la date du dit décret.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris avant l'approbation définitive du projet par le préfet. Avant et pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugera utiles, mais il ne pourra exécuter ces modifications que moyennant l'approbation du préfet.

Art. 4. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de 1 dix-millième ;

2° Un profil en long à l'échelle de 1 cinq-millième pour les longueurs et de 1 cinq-centième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison. Au-dessous de ce profil on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine ;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe ;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie ;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversées par le chemin de fer, des passages, soit à niveau,

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local de Granges à Gérardmer (*Ann.* 1877, 1er sem., p. 9, *Cahier de janvier*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

soit au-dessus, soit au-dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 5. — Les terrains seront acquis et les terrassements et ouvrages d'art seront exécutés pour une seule voie.

Art. 6. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,80 de largeur.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de 0m,50 de largeur, lorsque le chemin sera en remblai.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,50; elle sera portée à 0m,60 dans toutes les courbes, du côté de la convexité de la courbe.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Art. 7. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres. Une partie droite de 50 mètres environ de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes ne pourra être supérieur à 0m,17 par mètre.

Le concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais il ne pourra les exécuter qu'avec l'approbation du préfet.

Une partie horizontale de 50 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire.

Art. 8. — Il y aura deux voies à chaque station.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront déterminés par le préfet, sur les propositions du concessionnaire et après une enquête spéciale.

Le concessionnaire sera tenu de soumettre au préfet, avant l'exécution, le projet des dites gares, lequel se composera:

1° D'un plan à l'échelle de 1 cinq-centième, indiquant les dispositions principales;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centième;

3° D'un mémoire descriptif et justificatif.

Art. 9. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir les communications interrompues par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par le préfet.

Art. 10. — (*Voir l'art.* 11 *du type.*)

. . . .

La largeur entre les têtes sera au moins de 3m,50.

Art. 11. — (*Voir l'art.* 12 *du type.*)

. . . .

La largeur du pont entre les culées sera au moins de 3m,50 et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4 mètres.

Art. 12. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de 45 degrés, sauf la réserve énoncée à l'article 13.

Le concessionnaire pourra être dispensé d'établir des barrières et des maisons de garde aux passages à niveau, d'après l'autorisation du préfet.

Art. 13. — (*Voir l'art.* 14.)

Art. 14. — Le concessionnaire sera tenu de de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des cours d'eau quelconques auront au moins 3 mètres entre les têtes. La hauteur et le débouché de chacun d'eux seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 15. — (*Voir l'art.* 16.)

Art. 16. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais du concessionnaire, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne. Avant que les communications puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs ou par les agents voyers, en ce qui concerne leur service respectif, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires ont une solidité suffisante et peuvent assurer le service de la circulation.

Art. 17. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité ; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des routes et chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par le préfet.

Art. 18. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera de 15 kilogrammes par mètre courant, sauf les réductions qui pourront être autorisées par le préfet.

Art. 19. — Le concessionnaire pourra être dispensé par le préfet de séparer

le chemin de fer des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture, sur tout ou partie du parcours des dits chemins.

Art. 20 à 28. — (*Voir les art.* 21 *à* 29 *du type.*)

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29 et 30. — (*Voir les art.* 30 *et* 31 *du type.*)

Art. 31. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes. Il y en aura de trois classes ;

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces.

Celles de deuxième classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces et auront des banquettes rembourrées.

Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

Le concessionnaire pourra faire établir des voitures mixtes de première, deuxième et troisième classe.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

Toutes les parties composant le matériel roulant seront de bonne et solide construction et seront constamment entretenues en bon état.

Art. 32. — Des arrêtés préfectoraux, rendus après que le concessionnaire aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces arrêtés seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation du préfet les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer. Des arrêtés préfectoraux détermineront, sur la proposition du concessionnaire, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des trains mixtes, ainsi que la durée du trajet.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour le concessionnaire, mais encore pour toutes les compagnies qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer de prolongement ou d'embranchement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 33. — (*Voir l'art.* 34 *du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La durée de la concession a été fixée à 99 années par le traité intervenu, le 29 décembre 1874, entre le département et le concessionnaire. Elle commencera à courir à l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 du présent cahier des charges.

Art. 35. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le fait seul de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances mobilières et immobilières, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits; le tout conformément aux stipulations contenues au traité déjà cité du 29 décembre 1874.

Art. 36. — (*Voir l'art.* 37 *du type.*)

. . . .

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit *net de* la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Art. 37. — Faute par le concessionnaire, etc. (*Voir l'art.* 39 *du type.*)

Art. 38. — (*Voir l'art.* 40.)

Art. 39. — Les dispositions des deux articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TARIF. — TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 40. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et le traité déjà cité, le conseil général lui accorde l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après indiqués :

TARIF	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. Voitures de 1re classe.	0,067	0,033	0,10
Voyageurs. Voitures de 2e classe.	0,055	0,025	0,08
Voyageurs. Voitures de 3e classe.	0,042	0,018	0,06
Enfants. . . Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, s'ils sont portés sur les genoux. De trois à sept ans, ils payent demi-place. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (perception minimum, 0f,30).	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux, moutons, porcs, brebis, agneaux, chèvres.	0,025	0,015	0,04
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Comestibles. — Tissus. — Objets manufacturés. — Spiritueux et cafés.	0,14	0,11	0,25
2e classe. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Sucre. — Drogues. — Epiceries. — Denrées coloniales. — Vins.	0,11	0,09	0,20
3e classe. — Bles. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de *corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes. — Cotons. — Laines. — Vinaigres. — Boissons. — Bière. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées. . . .	0,087	0,073	0,16
4e classe. — Mélasses et betteraves. — Pulpes et résidus analogues pour l'alimentation des bestiaux. — Houille. Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais de fer et autres. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Cailloux. — Sables. — Argiles. — Briques. — Ardoises . .	0,072	0,048	0,12
3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE			
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,12	0,08	0,20

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	de transport.	totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0,18	0,12	0,30

Art. 41. — Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie concessionnaire qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens. Dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Art. 42. — Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5, jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,40.

Art. 43. — Tout train de voyageurs devra contenir des voitures de chacune des classes désignées en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteront.

Dans chaque train de voyageurs, le concessionnaire aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 44. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 45. — Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être réglées par la compagnie, sous réserve de l'approbation du préfet.

Art. 46. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3.000 kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masse indivisibles pesant de 3.000 à 4.000 kilogrammes, mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié. La compagnie ne pourra être tenue à transporter les masses pesant plus de 4.000 kilogrammes.

Art. 47. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 48. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toutefois, la compagnie pourra, quand elle le jugera convenable, établir des trains à prix réduits sans être astreinte à la formalité d'homologation indiquée plus bas.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration préfectorale.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49. — La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Art. 50. — Le préfet déterminera par des règlements spéciaux, et sur la proposition du concessionnaire :

1° Le nombre des trains à faire circuler par jour sur le chemin de fer;

2° Les heures de départ et d'arrivée de chacun des trains, ainsi que la vitesse de sa marche.

Aucun service ne pourra être exigé du concessionnaire pendant la nuit.

Art. 51. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement, de frais de gares, de transbordement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 52. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 54. — Le concessionnaire sera tenu de remplir exactement les stipulations de service gratuit et de réduction du prix des places qui seront faites en faveur de l'État dans le décret d'utilité publique, en retour de la subvention sollicitée du Gouvernement; ces stipulations seront les mêmes que celles qui

ont été insérées au cahier des charges de la concession du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite d'Eure-et-Loir (décret du 22 août 1871).

Art. 55. — L'administration se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Art. 56. — Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Art. 57. — Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais du concessionnaire, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Le concessionnaire pourra être autorisé et, au besoin, requis d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Il pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58 et 59. — (*Voir les art. 57 et 58 du type.*)

Art. 60. — (*Voir l'art. 59 du type.*)

. . . .

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies, etc. . . . .

. . . .

4° Si le dit prolongement ou embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

Art. 61. — Le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, le concessionnaire entendu.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour le concessionnaire.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, sous le contrôle du préfet.

Le préfet pourra à toutes époques, etc. (*Voir l'article* 60 *du type*.)

. . . .

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte du concessionnaire et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure.

Pour indemniser le concessionnaire, etc. (*Voir l'article* 60 *du type*.)

Art. 62. — (*Voir l'article* 61 *du type*.)

Art. 63. — Les agents et gardes que le concessionnaire établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 64. — Le chemin de fer sera toujours placé sous la surveillance de l'autorité préfectorale; les frais de contrôle, de surveillance et de réception des travaux, les frais de contrôle de l'exploitation, sont supportés par le concessionnaire. Le montant, qui sera arrêté chaque année par le préfet, devra être versé à la caisse du trésorier payeur général.

Art. 65. — Les modifications que le conseil général du département croirait devoir apporter au présent cahier des charges seront obligatoires pour le concessionnaire.

Art. 66. — Pour l'exécution des clauses du présent cahier des charges et de celles du traité y annexé, élection de domicile est faite, pour le concessionnaire comme pour le département, à la préfecture.

Art. 67. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et le département au sujet de l'exécution et de l'interprétation du présent cahier des charges et du traité y annexé seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du Pas-de-Calais, sauf recours au Conseil d'État.

Fait à Arras, le 29 décembre 1874.

Signé Degrave, Ach. Lauthiez, Dufoch, Vaast, Émile Level.

Le Préfet,
Signé H. Darcy.

(N° 92)

[13 mars 1876.]

Canal d'irrigation de Beaucaire. — Séquestre.

Décret portant :

Art. 1er. — Le canal d'irrigation de la plaine de Beaucaire, autorisé par décret du 24 février 1864, est, ainsi que toutes ses dépendances, placé sous le séquestre.

Il sera administré et exploité sous la direction du ministre des travaux publics, lequel pourvoira en outre à l'achèvement complet des travaux du dit canal.

Art. 2. — M. *Duponchel*, ingénieur en chef des ponts et chaussées, est nommé administrateur du séquestre.

Art. 3. — Il sera procédé immédiatement, d'une part, à la vérification de la situation financière du syndicat au jour de l'installation du séquestre, d'autre part, à la constatation des travaux exécutés.

Art. 4. — A partir de ce jour, tous les produits du canal d'irrigation, toutes les subventions ou cotisations à recevoir, seront perçus par l'administration du séquestre, nonobstant toutes oppositions ou saisies-arrêts, et seront spécialement appliqués tant à l'achèvement complet des travaux et à leur entretien qu'au service de l'exploitation du canal.

Art. 5. — Les droits des tiers sont et demeurent formellement réservés.

(N° 93)

[16 mars 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Saint-Symphorien (Gironde) à la limite du département des Landes, vers Sore.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Saint-Symphorien (Gironde) à la limite du département des Landes, vers Sore.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution du dit chemin ne sont pas accomplies dans le délai d'un an, à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Gironde est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865, et conformément aux conventions passées, les 23 novembre 1874 et 13 mai 1875, avec les sieurs *Faugère* et *Bernard*, ainsi qu'aux clauses et conditions du cahier des charges du 15 décembre 1869 ci-dessus visé.

Ces conventions seront annexées au présent décret.

Art. 3. — Il est alloué au département de la Gironde, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865, et sous la réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 47.000 francs.

Cette subvention sera versée en quatre termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1877.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains, travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

Art. 4. — Est rapporté l'article 4 du décret ci-dessus mentionné du 27 avril 1870, relatif au partage éventuel des bénéfices de la ligne de Nizan à Saint-Symphorien entre les concessionnaires, d'une part, et l'État, le département et les communes qui auront contribué à la subvention, d'autre part.

Art. 5. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation du chemin; et ce capital-actions devra être effectivement versé, sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Toutefois, le concessionnaire pourra être autorisé à émettre des obligations lorsque la totalité du capital-actions aura été versée, et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent. Mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés soit à la Banque de France, soit à la Caisse des dépôts et consignations ou au Crédit foncier, et ne pourront être mis à la disposition du concessionnaire que sur l'autorisation formelle du ministre des travaux publics.

Art. 6. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation du chemin dont il s'agit, ainsi que celui de la ligne de Nizan à

Saint-Symphorien, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 7. — Le ministre des travaux publics et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

CONVENTION.

L'an 1874, le 23 novembre,

Entre M. *Pascal*, préfet de la Gironde, chevalier de la Légion d'honneur, agissant au nom du département, d'une part, ainsi qu'il résulte de la délibération du conseil général, du 13 novembre 1874.

Et MM. *Faugère* (*Émile*), ingénieur civil, et *Bernard* (*Pierre*), entrepreneur de travaux publics, tous deux concessionnaires du chemin de fer d'intérêt local de Nizan à Saint-Symphorien, faisant élection de domicile rue Lecocq, n° 12, à Bordeaux, d'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — M. le préfet de la Gironde concède à MM. *Faugère* et *Bernard*, qui l'acceptent, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local à établir entre la station de Saint-Symphorien et la limite du département des Landes, vers Sore, en suivant la direction de la route départementale n° 16.

MM. *Faugère* et *Bernard* s'engagent à exécuter le chemin de fer ci-dessus énoncé dans le délai d'une année, à dater de la notification du décret déclaratif d'utilité publique.

Art. 2. — Le département de la Gironde s'engage à payer aux concessionnaires, à titre de subvention, pour l'exécution du chemin de fer mentionné à l'article qui précède, une somme de 172.000 francs, non compris les terrains, évalués 16.000 francs, qui seront fournis gratuitement aux concessionnaires par les propriétaires ou par la commune de Saint-Symphorien, tant pour l'assiette proprement dite du chemin de fer et dépendances que pour l'établissement ou la déviation des routes, chemins, fossés et ruisseaux.

La livraison des terrains aux concessionnaires devra être faite dans le délai de trois mois, à partir de la date du décret d'utilité publique.

La subvention sera payée par le département aux concessionnaires comme suit : 45.000 francs après l'exécution entière de la plate-forme du chemin de fer, 80.000 francs après l'approvisionnement complet des matériaux de la voie, et 47.000 francs six mois après l'ouverture à l'exploitation pour les voyageurs et les marchandises et la réception définitive des travaux du chemin de fer; ce dernier terme formant la part de subvention de l'État, le département n'en garantit pas l'échéance envers les concessionnaires, qui n'auront aucun recours contre lui en cas de retard dans le payement.

Les travaux et approvisionnements qui auront motivé le payement des à-compte de la subvention seront appliqués spécialement à la garantie des engagements des concessionnaires et ne pourront plus être distraits de cette affectation.

Art. 3. — Le chemin de fer objet de la présente convention, en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions de celle-ci, sera régi par le cahier des charges du 15 décembre 1869, sous la réserve des modifications ci-après, qui seront également applicables au chemin de fer de Nizan à Saint-Symphorien.

Le poids des rails spécifié à l'article 16 du cahier des charges sera de 30 kilogrammes au moins par mètre courant de rails.

Le paragraphe 1er de l'article 27 du cahier des charges est modifié comme suit:

La vitesse des trains de voyageurs et de marchandises sera déterminée par le préfet; le nombre de trains dont il est question dans le paragraphe 2 de ce même article 27 pourra être réduit à un par jour dans chaque sens, pour le prolongement de Saint-Symphorien à Sore.

La durée de la concession spécifiée à l'article 28 du cahier des charges sera prorogée jusqu'à l'échéance actuellement fixée pour l'expiration de la concession du réseau des chemins de fer du Midi.

Art. 4. — Les dispositions de l'article 34 du cahier des charges sont modifiées ainsi qu'il suit:

Une cinquième classe sera ajoutée, dans les conditions ci-après, au tarif des marchandises transportées à petite vitesse entre Nizan et Sore :

	PRIX		
	de péage.	de transport.	totaux.
5e classe. — Matériaux de chaussées transportés par wagons complets, pour la construction et l'entretien des routes nationales, départementales et chemins vicinaux de toute catégorie.	fr. 0,03	fr. 0,02	fr. 0,05

Art. 5. — L'article 53 du cahier des charges et les articles 5 et 6 de la convention du 15 décembre 1869 sont et demeurent annulés.

Art. 6. — Les concessionnaires sont autorisés à substituer à leur lieu et place, dans les droits et obligations qui résultent pour eux de leur convention avec le département, une société anonyme constituée conformément à la loi du 24 juillet 1867.

Art. 7. — La présente convention ne sera définitive qu'après le décret déclaratif d'utilité publique et qu'autant que l'État consentira à prendre charge du quart de la subvention, réglé à la somme de 47.000 francs, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, et que, avant le 31 janvier prochain, la commune de Saint-Symphorien ou les propriétaires se seront engagés à fournir gratuitement les terrains, et que la dite commune aura renoncé au bénéfice de l'article 6 de la convention du 15 décembre 1869. La dite convention ne deviendra d'ailleurs obligatoire pour les concessionnaires que dans le cas où ils obtiendraient la concession de la partie du chemin de fer de Saint-Symphorien à Sore comprise dans le département des Landes, étant bien entendu que le département est complétement dégagé de toute solidarité et de toute responsabilité quant à l'accomplissement de ces deux conditions.

Art. 8. — Les concessionnaires renoncent, tant en leur nom qu'au nom de la société qui leur succédera, à toute revendication de dommages et intérêts pour tout préjudice éprouvé par eux dont ils se prévalent, dans leur mémoire adressé à M. le préfet et au conseil genéral, envers le département, qui demeure à cet égard complétement dégagé au moyen de la présente convention.

Art. 9. — Aux termes de l'article 49 de leur cahier des charges, les concessionnaires livreront accès dans leurs gares aux chemins de fer d'intérêt local qui seraient ultérieurement concédés par le département de la Gironde.

Art. 10. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe de 1 franc. Les frais seront à la charge des concessionnaires.

Fait double à Bordeaux, les jour, mois et an que dessus.

Les Concessionnaires, *Le Préfet,*

Approuvé l'écriture : Approuvé l'écriture : Approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé Faugère. Signé Bernard. Signé E. Pascal.

CONCESSION.

Avenant à la convention du 23 novembre 1874 qui a concédé à MM. *Faugère* et *Bernard* la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local à établir entre la station de Saint-Symphorien et la limite du département des Landes, vers Sore, en suivant la direction de la route départementale n° 16,

Et avenant le 13 mai 1875,

M. *E. Pascal*, préfet de la Gironde, chevalier de la Légion d'honneur, etc.

Vu la délibération, en date du 27 janvier 1875, par laquelle le conseil général a prorogé le délai dans lequel la commune ou les propriétaires de Saint-Symphorien devaient prendre l'engagement de céder gratuitement les terrains nécessaires pour l'établissement du nouveau chemin de fer et de ses dépendances, et la commune de Saint-Symphorien de renoncer au bénéfice de l'article 6 de la convention du 15 décembre 1869;

Vu la délibération, en date du 21 avril 1875, par laquelle le conseil municipal de Saint-Symphorien s'est engagé à fournir gratuitement les terrains dont il s'agit, et a renoncé au bénéfice de l'article 6 de la convention du 15 décembre 1869;

Vu la délibération, en date du 28 avril 1875, par laquelle le conseil général de la Gironde a accepté les engagements de la commune de Saint-Symphorien,

Déclare, en présence de MM. *Faugère* et *Bernard*, qui acceptent, que la convention ci-jointe, du 23 novembre 1874, relative à la concession du chemin de fer dont il s'agit, recevra son plein et entier effet.

Fait double à Bordeaux, les jour, mois et an que dessus, pour être annexé à la convention du 23 novembre 1874.

Les Concessionnaires, *Le Préfet,*

Appprouvé l'écriture : Approuvé l'écriture : Approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé Faugère. Signé Bernard. Signé E. Pascal.

CLAUSE ADDITIONNELLE.

Ensuite des observations présentées par M. le ministre des travaux publics dans sa dépêche du 11 novembre courant, il a été convenu, en outre, entre les soussignés, que chaque année un inspecteur des finances et un ingénieur désignés par le ministre des travaux publics feront une vérification de la situation financière de la compagnie et en constateront les résultats dans un rapport qui pourra être publié.

Cette disposition s'appliquera tant au chemin de fer de Saint-Symphorien vers Sore qu'à la ligne déjà décrétée de Nizan à Saint-Symphorien.

Bordeaux, 30 novembre 1875.

Les Concessionnaires,

Approuvé l'écriture : Signé Faugère.

Approuvé l'écriture : Signé Bernard.

Le Préfet,

Approuvé l'écriture : Signé E. Pascal.

(N° 94)

[16 mars 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Sore (Landes) à la limite du département de la Gironde, vers Saint-Symphorien.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Sore (Landes) à la limite du département de la Gironde, vers Saint-Symphorien.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution du dit chemin ne sont pas accomplies dans le délai d'un an, à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département des Landes est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément à la convention passée, le 24 novembre 1874 avec les sieurs *Faugère* et *Bernard*, ainsi qu'aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ces conventions et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

Art. 3. — Il est alloué au département des Landes, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du

12 juillet 1865 et sous la réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 79.000 fr.

Cette subvention sera versée en quatre termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1877.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains, travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation du chemin, et ce capital-actions devra être effectivement versé, sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre-cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux et approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Toutefois, le concessionnaire pourra être autorisé à émettre des obligations lorsque la totalité du capital-actions aura été versée et s'il est dûment justifié que plus de la moitié du capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent. Mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés, soit à la Banque de France, soit à la Caisse des dépôts et consignations ou au Crédit foncier, et ne pourront être mis à la disposition du concessionnaire que sur l'autorisation formelle du ministre des travaux publics.

Art. 5. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation du chemin dont il s'agit, ainsi que celui de Nizan à Saint-Symphorien, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 6. — Le ministre des travaux publics et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

CONVENTION.

L'an 1874, le 24 novembre,

Entre M. *Sers*, préfet des Landes, chevalier de la Légion d'honneur, agissant au nom du département,

D'une part,

Et MM. *Faugère* (*Émile*), ingénieur civil, et *Bernard* (*Pierre*), entrepreneur de travaux publics, tous les deux concessionnaires du chemin de fer d'intérêt local de Nizan à Saint-Symphorien, faisant élection de domicile, rue Lecocq, n° 12, à Bordeaux,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet des Landes concède à MM. *Faugère* et *Bernard*, qui l'acceptent, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local à établir entre la limite du département de la Gironde (vers Saint-Symphorien) et Sore, le tout aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. — De leur côté, MM. *Faugère* et *Bernard* s'engagent à construire et à exploiter le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention et à se conformer, pour l'exécution et l'exploitation, aux clauses et conditions du dit cahier des charges.

Art. 3. — Pour faciliter au département l'exercice de son droit de *contrôle*, la compagnie versera dans la caisse du trésorier payeur général des Landes, au crédit du département, une somme de 75 francs par kilomètre et par an pendant la durée effective de la construction.

A partir de l'ouverture de l'exploitation, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre et par an.

Les ingénieurs et agents du contrôle circuleront gratuitement dans les trains; des cartes leur seront remises à cet effet, sur l'indication de l'administration réfectorale.

Art. 4. — Le département des Landes s'engage à payer aux concessionnaires, à titre de subvention, pour l'exécution du chemin de fer susmentionné, une somme de 150.000 francs, non compris la valeur des terrains, qui seront fournis gratuitement aux concessionnaires par la commune de Sore.

Cette subvention sera formée des éléments ci-après :

	francs.
79.000 francs à la charge de l'État, comme formant la moitié de la subvention de 150.000 francs et de la valeur des terrains, estimés 8.000 francs, pour la longueur totale de 6.142 mètres formant le développement de la ligne concédée, le tout par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865.	79.000
25.000 francs par les communes du canton de Sore, en vertu des engagements à prendre par ces communes, qui mettront cette somme à la disposition du département aussitôt après la promulgation du décret d'utilité publique.	25.000
46.000 francs par le budget départemental et par la commune de Sore	46.000
Total.	150.000

Cette somme de 150.000 francs sera versée par mandats du préfet, représentant le département, entre les mains des concessionnaires, aux époques et dans les proportions ci-après.

	francs.
112.800 francs après l'exécution entière de la plate-forme du chemin de fer et l'approvisionnement des matériaux de la voie.	112.800
4.800 francs chaque année, après ce premier payement, pendant dix ans, soit dix annuités de 4.800 francs, représentant, à l'époque correspondant au premier payement, une somme de. . . . . qui, jointe à celle de 112.800 francs du premier payement, forme le solde de la subvention de 150.000 francs.	37.200
Total égal.	150.000

Art. 5. — L'engagement relatif à cette subvention ne sera définitif de la part du département qu'après la déclaration d'utilité publique et qu'autant que l'État consentira à prendre charge de la moitié de la subvention, réglée à la somme de 79.000 francs ci-dessus établie, et que la commune de Sore se sera engagée à verser à la caisse départementale deux contributions, l'une de 25.000 francs, l'autre de 8.800 francs, dans les conditions déterminées par l'article précédent et que ladite commune se sera également engagée à fournir gratuitement les terrains.

Art. 6. — Les engagements du département et des concessionnaires ne seront définitifs que si le département de la Gironde leur concède, dans le délai de six mois, la section de la ligne comprise entre l'extrémité du chemin de fer de Nizan à Saint-Symphorien et la limite de notre département.

Art. 7. — Les concessionnaires sont autorisés à substituer à leur lieu et place, dans les droits et obligations qui résultent pour eux de la présente convention avec le département, une société anonyme constituée conformément à la loi du 24 juillet 1867.

Art. 8. — Les concessionnaires consentent, à titre de convention générale et pour toute la durée de la concession, à transporter au prix de 0f,05 par tonne et par kilomètre tous les matériaux de construction et d'entretien nécessaires aux routes, chemins, édifices de toute nature et de tout genre à la charge du département et des communes des Landes.

Ce prix de 0f,05 sera applicable à toute la longueur du chemin, depuis Nizan jusqu'à Sore.

Fait double à Mont-de-Marsan, les jours, mois et an que dessus.

Les Concessionnaires, Signé Faugère et Bernard.

Le Préfet des Landes, Signé Sers.

CAHIER DES CHARGES. (*)

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local projeté partira de la *limite du* département de la Gironde, où il formera le prolongement du tracé venant de Saint-Symphorien ; il suivra la direction de la route départementale, n° 17, *et* aboutira à Sore, sur la rive droite de la Leyre.

Art. 2. — Les travaux devront être terminés un an après la notification aux concessionnaires du décret déclaratif d'utilité publique.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'exécution du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation du préfet, *et, à cet* effet, les concessionnaires soumettront à son approbation le tracé et les profils du chemin, ainsi que les projets des ouvrages d'art et des stations ; ces projets comprendront notamment :

1° Un plan général à l'échelle de 1 dix-millième ;

2° Un profil en long à l'échelle de 1 cinq-millième pour les longueurs et de 1 cinq-centième pour les hauteurs, dont les cotes sont rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison.

Au-dessous de ce profil on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine ;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe ;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie ;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées

---

(*) Ce cahier de charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local de Granges à Gérardmer (*Annales*, 1877, 1er sem., p. 9, *Cahier de janvier*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages. Avant, comme pendant l'exécution, les concessionnaires auront la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'ils jugeront utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation du préfet.

Art. 4. — Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés pour une voie seulement, sauf l'établissement des voies de garages des stations.

Les terrains acquis pour l'établissement d'une seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 5. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44 à 1m,45. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres. La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,75 au moins.

La largeur en couronne de la plate-forme des terrassements sera de 5m,30.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés ou rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions des concessionnaires.

Art. 6. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 0m,015 par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les concessionnaires auront la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui leur paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration.

Art. 7. — Il sera établi une station à Sore.

L'emplacement et l'étendue de la station de voyageurs et de la gare de marchandises seront déterminés par le préfet, après une enquête spéciale, les concessionnaires entendus.

Les bâtiments de la station seront de la construction la plus simple, la halle de marchandises pourra être un simple hangar en bois.

Les concessionnaires seront tenus, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet de la gare, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1 millième;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centième;

3° D'un mémoire descriptif et justificatif.

Art. 8 à 10. — (*Voir les art. 10 à 12 du type.*)

Art. 11. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ou chemins ne pourra s'effectuer sous un un angle de moins de 45°. Les passages à niveau les plus fréquentés seront munis de barrières, si l'administration le juge indispensable pour la sécurité.

Les barrières ne seront fermées que pendant le passage des trains.

Art. 13. — Les concessionnaires seront tenus de rétablir et d'assurer à leurs frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par leurs travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 4 mètres de largeur entre les parapets.

La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à 0m,80; toutefois, les parapets ne seront pas établis au-dessus des aqueducs.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales, par le préfet sur l'avis de l'ingénieur en chef du département.

Art. 14. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, des routes nationales ou départementales et autres chemins publics, les concessionnaires prendront toutes les mesures nécessaires pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne pendant l'exécution des travaux.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs désignés, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. Un délai sera fixé par le préfet, sur l'avis de l'ingénieur en chef, pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 15. — Les concessionnaires n'emploieront, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; ils seront tenus de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 16. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront du système Vignole ou à double champignon, éclissés et du poids de 33 kilogrammes chacun par mètre courant, sauf les réductions qui seraient autorisées par l'administration.

Le ballast aura 0m,45 d'épaisseur.

Il ne sera placé des clôtures le long de la voie que sur les points où l'administration reconnaîtra que la sécurité l'exige.

Art. 17. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront fournis gratuitement aux concessionnaires.

Art. 18. — L'opération étant d'utilité publique, les concessionnaires sont investis, pour l'exécution des travaux dépendant de leur concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et ils demeurent en même temps soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration de ces lois et règlements.

Art. 19 et 20. — (*Voir les art.* 25 *et* 26 *du type.*)

Art. 21. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et à la surveillance du préfet. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteraient des projets approuvés.

Art. 22. — (*Voir l'art.* 28 *du type.*)

Art. 23. — Après l'achèvement total des travaux et dans le délai qui sera fixé par l'administration, les concessionnaires feront faire à leurs frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral sera dressée aux frais des concessionnaires et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par les concessionnaires postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendraient partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 24. — (*Voir l'art.* 30 *du type.*)

Art. 25. — Les concessionnaires entretiendront le nombre d'agents jugé nécessaire par l'administration pour la sécurité de la voie et la manœuvre des barrières qu'il aura été reconnu indispensable d'établir.

Art. 26. — Les machines locomotives devront être construites sur les meilleurs modèles; elles devront satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs

modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer.

Elles seront suspendues sur ressorts, couvertes, garnies de banquettes et munie de rideaux.

Il y aura deux classes de compartiments.

Les compartiments de première classe seront fermés à glaces et auront les banquettes et les dossiers rembourrés, comme les deuxièmes classes des grandes compagnies.

Ceux de deuxième classe seront fermés à vitres et munis de banquettes à dossiers, comme les troisièmes classes des grandes compagnies.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Les voitures pourront être à impériales.

Les concessionnaires pourront, en outre, mettre à la disposition du public des compartiments de luxe.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction. et seront constamment entretenues en bon état.

Les concessionnaires seront tenus, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Art. 27. — Le nombre des trains sera au moins de un par jour dans chaque sens, pour voyageurs et marchandises, sans que les concessionnaires puissent être obligés à un service de nuit. Ils resteront libres d'augmenter le nombre des trains journaliers suivant les besoins du trafic.

Des règlements rendus par le préfet, après que les concessionnaires auront été entendus, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge des concessionnaires.

Les concessionnaires seront tenus de soumettre à l'approbation du préfet les règlements relatifs au service de l'exploitation du chemin de fer.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 28. — La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, sera la même que celle de la ligne de Nizan à Saint-Symphorien.

Art. 29 et 30. — (*Voir les art. 36 et 37 du type.*)

Art. 31. — (*Voir l'art. 39 du type.*)

. . . .

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde

tentative reste également sans résultat, les concessionnaires seront définitivement déchus de tous leurs droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés, les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation et la partie du cautionnement qui n'aura pas encore été remboursée deviendront la propriété du Gouvernement.

Art. 32 et 33. — (*Voir les articles* 40 *et* 41 *du type.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 34. — Indépendamment des subventions accordées et stipulées dans la convention annexée au présent cahier des charges, et pour indemniser les concessionnaires des dépenses auxquelles ils s'engagent, sous la condition expresse qu'ils rempliront expressément leurs obligations, il leur est accordé l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. Voitures de luxe.	0,080	0,040	0,120
Voyageurs. Voitures de 1re classe.	0,067	0,033	0,100
Voyageurs. Voitures de 2e classe.	0,050	0,025	0,075
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, s'ils sont portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains des voyageurs (perception minimum, 0f,30).	0,0133	0,0067	0,02
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,08	0,04	0,12
Veaux et porcs.	0,04	0,02	0,06
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,02	0,01	0,03
(Ces prix seront doublés si les animaux ci-dessus sont, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs.)			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,30	0,20	0,50
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,15	0,09	0,24
2e classe. — Vins et spiritueux. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbres en blocs. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vinaigres. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées. — Paille. — Fourrages et produits résineux.	0,10	0,08	0,18
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises. — Bois à brûler.	0,08	0.06	0,14
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sable.	0,06	0,04	0,10

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	de transport.	totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
5e classe. — Matériaux de chaussées, transportés par wagons complets, pour la construction, la réparation et l'entretien des routes nationales, départementales et chemins vicinaux de toutes catégories.	0,03	0,02	0,05
3e PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,25	0,15	0,40
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc. . . .	0,30	0,20	0,50
Lorsque les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,20	0,10	0,30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,10	0,08	0,18
4e MATÉRIEL ROULANT DE CHEMIN DE FER PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 2 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes. . . .	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
5e SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds, et à deux banquettes, et au prix de.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30

Les prix déterminés ci-dessus, etc. (*Voir le type.*)

Art. 35. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable du préfet, tout train régulier de voyageurs devra contenir des compartiments des deux classes en nombre suffisant pour recevoir tous les voyageurs qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Art. 36 et 37. — (*Voir les articles 44 et 45 du type.*)

Art. 38. — (*Voir l'article 46 du type.*)

. . . .

Dans ce cas, les prix seront fixés par le préfet, sur la proposition des concessionnaires.

Pour tous les poids indivisibles de 3.000 kilogrammes et au-dessus, les délais de livraison et de transport sont doublés.

Art. 39. — (*Voir l'article 47 du type.*)

Art. 40. — Dans le cas où les concessionnaires jugeraient convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'ils sont autorisés à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de deux mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toute modification du tarif proposée par les concessionnaires sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

Art. 41. — La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou à plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdite.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et les concessionnaires dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions et remises qui seraient accordées par les concessionnaires aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 42. — Les concessionnaires seront tenus d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui leur seront confiés.

Des règlements émanant de l'autorité préfectorale détermineront, sur la proposition des concessionnaires, les dispositions relatives au camionnage, les formalités des transports et la forme des récépissés, dans le cas où il en serait délivré, les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, ainsi que les délais du transport.

Art. 43. — L'administration préfectorale déterminera, sur la proposition des concessionnaires :

1° Le nombre des trains à faire circuler par jour ;

2° Les heures de départ et d'arrivée, ainsi que la vitesse de la marche.

Art. 44. — (*Voir l'article 51 du type.*)

TITRE V.

SERVICES PUBLICS.

Art. 45. — (*Voir l'article* 52 *du type.*)

Art. 46. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures des concessionnaires; l'état nominatif en sera arrêté par le préfet, les concessionnaires entendus.

Dans l'un des trains journaliers de voyageurs ou de marchandises désigné par le préfet, les concessionnaires seront tenus de réserver gratuitement, dans un compartiment de deuxième classe, la place nécessaire pour recevoir les lettres, les dépêches et l'agent du service des postes.

L'administration se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Les concessionnaires seront tenus de faire garder par leurs agents les fils et appareils des lignes télégraphiques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés des concessionnaires auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin de fer, ces déplacements auront lieu aux frais des concessionnaires, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Les concessionnaires établiront à leurs frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de leur exploitation.

Ils pourront, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux télégraphiques de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

Les concessionnaires seront tenus à se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 47 et 48. — (*Voir les art.* 57 *et* 58 *du type.*)

Art. 49. — (*Voir l'art.* 59 *du type.*)

. . . .

Celui des concessionnaires qui se servirait d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera à l'autre une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les concessionnaires ne se mettraient pas

Les prix déterminés ci-dessus, etc. (*Voir le type.*)

Art. 35. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable du préfet, tout train régulier de voyageurs devra contenir des compartiments des deux classes en nombre suffisant pour recevoir tous les voyageurs qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Art. 36 et 37. — (*Voir les articles 44 et 45 du type.*)

Art. 38. — (*Voir l'article 46 du type.*)

. . . .

Dans ce cas, les prix seront fixés par le préfet, sur la proposition des concessionnaires.

Pour tous les poids indivisibles de 3.000 kilogrammes et au-dessus, les délais de livraison et de transport sont doublés.

Art. 39. — (*Voir l'article 47 du type.*)

Art. 40. — Dans le cas où les concessionnaires jugeraient convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'ils sont autorisés à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de deux mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toute modification du tarif proposée par les concessionnaires sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

Art. 41. — La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou à plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdite.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et les concessionnaires dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions et remises qui seraient accordées par les concessionnaires aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 42. — Les concessionnaires seront tenus d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui leur seront confiés.

Des règlements émanant de l'autorité préfectorale détermineront, sur la proposition des concessionnaires, les dispositions relatives au camionnage, les formalités des transports et la forme des récépissés, dans le cas où il en serait délivré, les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, ainsi que les délais du transport.

Art. 43. — L'administration préfectorale déterminera, sur la proposition des concessionnaires :

1° Le nombre des trains à faire circuler par jour ;

2° Les heures de départ et d'arrivée, ainsi que la vitesse de la marche.

Art. 44. — (*Voir l'article 51 du type.*)

TITRE V.

SERVICES PUBLICS.

Art. 45. — (*Voir l'article 52 du type.*)

Art. 46. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures des concessionnaires ; l'état nominatif en sera arrêté par le préfet, les concessionnaires entendus.

Dans l'un des trains journaliers de voyageurs ou de marchandises désigné par le préfet, les concessionnaires seront tenus de réserver gratuitement, dans un compartiment de deuxième classe, la place nécessaire pour recevoir les lettres, les dépêches et l'agent du service des postes.

L'administration se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Les concessionnaires seront tenus de faire garder par leurs agents les fils et appareils des lignes télégraphiques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés des concessionnaires auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin de fer, ces déplacements auront lieu aux frais des concessionnaires, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Les concessionnaires établiront à leurs frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de leur exploitation.

Ils pourront, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux télégraphiques de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

Les concessionnaires seront tenus à se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 47 et 48. — (*Voir les art. 57 et 58 du type.*)

Art. 49. — (*Voir l'art. 59 du type.*)

. . . .

Celui des concessionnaires qui se servirait d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera à l'autre une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les concessionnaires ne se mettraient pas

d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, l'administration y pourvoira d'office et prescrira toutes les mesures nécessaires.

Art. 50. — (*Voir l'art.* 61 *du type.*)

Art. 51. — Les agents et gardes que les concessionnaires établiront, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 52. — Le chemin de fer restera toujours placé sous la surveillance de l'autorité préfectorale. Les frais de contrôle, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par les concessionnaires. Afin de pourvoir à ces frais, ils seront tenus de verser chaque année, à la caisse du trésorier payeur général du département, une somme de 50 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Cette somme sera portée à 75 francs par année pendant la durée de la construction. Si les concessionnaires ne versent pas cette somme aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 53. — Les concessionnaires devront faire élection de domicile à Bordeaux. Dans le cas où ils ne l'auraient pas fait, toute notification ou signification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture des Landes.

Art. 54. — Les contestations qui s'élèveraient entre les concessionnaires et l'administration au sujet de l'interprétation et de l'exécution des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département des Landes, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 55. — Le présent cahier des charges et la convention y annexée ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Arrêté à Mont-de-Marsan, le 24 novembre 1874.

Les Concessionnaires,	*Le Préfet des Landes,*
Signé Faugère et Bernard.	Signé Sers.

Une modification ayant été reconnue devoir être apportée, sur la demande du ministre des travaux publics (dépêche du 27 septembre 1875), aux dispositions de l'article 34 du cahier des charges de la concession, en ce qui touche le tarif des voyageurs, MM. *Faugère* et *Bernard*, concessionnaires, et le préfet des Landes, au nom du département, sont convenus de modifier le dit article 34 de la manière suivante :

TARIF. 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.		PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
Grande vitesse.		fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs.	Voitures de luxe.	0 067	0 033	0 100
	Voitures de 1re classe.	0 050	0 025	0 075
	Voitures de 2e classe.	0 037	0 018	0 055

Arrêté à Mont-de-Marsan, le 12 novembre 1875.

Les Concessionnaires, Signé FAUGÈRE et BERNARD.

Le Préfet des Landes, Signé D'ETCHEGOYEN.

ARTICLE ADDITIONNEL AU CAHIER DES CHARGES DE LA CONCESSION.

En conformité d'une dépêche du ministre des travaux publics, en date du 22 novembre 1875, il a été convenu et stipulé entre le préfet des Landes, d'une part, et MM. *Faugère* et *Bernard*, d'autre part, que :

« Chaque année, un inspecteur des finances et un ingénieur, désignés par « le ministre des travaux publics, feront une vérification de la situation finan« cière de la compagnie concessionnaire et en constateront les résultats dans « un rapport qui pourra être publié. »

Arrêté à Mont-de-Marsan, le 3 décembre 1875.

Les Concessionnaires, Signé FAUGÈRE et BERNARD.

Le Préfet des Landes, Signé D'ETCHEGOYEN.

(N° 95)

[16 mars 1876.]

Passage d'eau. — Tarif.

DÉCRET portant ce qui suit :

Art. 1er. — Le tarif approuvé par décret du 19 septembre 1851 pour la perception des droits de péage à plusieurs bacs du département de la Seine, est et demeure applicable au passage d'eau établi sur la Seine entre Levallois-Perret et Courbevoie (même département).

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et autres personnes énumérées au tarif relaté à l'article précédent, et qui, aux termes du cahier des charges de l'amodiation desdits droits, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

(N° 96)

[16 mars 1876.]

Rectification de la route nationale n° 18 (Saône-et-Loire).

DÉCRET portant ce qui suit :

1° Déclaration d'utilité publique de la rectification de la route nationale, n° 78, de Nevers à Saint-Laurent, entre Saint-Léger-sur-d'Heune et Charcey (Saône-et-Loire), suivant le tracé rouge modifié en bleu au plan annexé au présent décret.

2° Imputation de la dépense, évaluée à 240.000 francs, sur les fonds affectés annuellement aux rectifications des routes nationales par le budget du ministère des travaux publics.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de la dite rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés daus un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 97)

[20 mars 1876.]

Décret portant règlement d'administration publique relatif aux assimilations de grades à donner aux anciens élèves des Écoles polytechnique et forestière.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de la guerre ;

Vu l'article 19 de la loi du 27 juillet 1872, sur le recrutement de l'armée, ainsi conçu :

« Les élèves de l'École polytechnique et les élèves de l'École fo-
« restière sont considérés comme présents sous les drapeaux dans
« l'armée active pendant tout le temps passé par eux dans les
« dites écoles.

« Les lois d'organisation prévues par l'article 45 de la présente « loi déterminent, pour ceux de ces jeunes gens qui ont satisfait « aux examens de sortie et ne sont pas placés dans les armées de « terre ou de mer, les emplois auxquels ils peuvent être appelés, « soit dans la disponibilité, soit dans la réserve de l'armée active, « soit dans l'armée territoriale ou dans les services auxiliaires; »

Vu la loi du 24 juillet 1873, relative à l'organisation générale de l'armée, et notamment le troisième paragraphe de l'article 36, ainsi conçu :

« Un règlement d'administration publique, rendu pour chacun « des services dans lesquels sont placés les élèves de l'École poly- « technique qui ne font pas partie de l'armée de terre ou de mer « et les élèves de l'École forestière entrés dans le service forestier, « déterminent les assimilations de grades ou les emplois qui peu- « vent, en cas de mobilisation, leur être donnés dans l'armée, se- « lon la position qu'ils occupent dans les services auxquels ils ap- « partiennent ; »

Vu le décret du 15 avril 1873 (*), portant réorganisation de l'École polytechnique ;

Vu l'ordonnance du 1er août 1827, pour l'exécution du Code forestier, et le décret du 2 avril 1875, relatif à l'organisation militaire du corps forestier ;

Vu la loi du 13 mars 1875, relative à la constitution des cadres et des effectifs de l'armée active et de l'armée territoriale ;

Vu les observations faites sur le projet de décret par les ministres des finances, de l'intérieur et des travaux publics ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les assimilations des grades et les emplois qui, en vertu de l'article 36 de la loi du 24 juillet 1873, peuvent être donnés dans l'armée aux élèves de l'École polytechnique placés dans les services civils et aux élèves de l'École forestière entrés dans le service forestier, sont déterminés par les tableaux ci-après :

(*) *Annales* 1873, p. 334.

1° ÉLÈVES DE L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE.

MINISTÈRE DES FINANCES.

Manufactures de l'État.

GRADES dans le corps des ingénieurs des manufactures de l'État.	ASSIMILATION DANS L'ARMÉE.	OBSERVATIONS.
Élève ingénieur......	Sous-lieutenant de réserve ou de l'armée territoriale.	
Sous-ingénieur.......	Lieutenant de réserve ou de l'armée territoriale.	
Ingénieur..........	Capitaine de réserve ou de l'armée territoriale.	
Directeur de 4e classe... Directeur de 3e classe...	Chef d'escadron de réserve ou de l'armée territoriale.	
Directeur de 2e classe... Directeur de 1re classe...	Lieutenant-colonel de réserve ou de l'armée territoriale.	

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

Administration des lignes télégraphiques.

GRADES dans l'administration des lignes télégraphiques.	ASSIMILATION DANS L'ARMÉE.	OBSERVATIONS.
Élève inspecteur	Sous-lieutenant de réserve ou de l'armée territoriale.	Ces fonctionnaires seront employés, en cas de mobilisation, dans le service de la télégraphie militaire; ils demeureront affectés à leur service spécial.
Chef de station.......	Lieutenant de réserve ou de l'armée territoriale.	
Directeur des transmissions et sous-inspecteur.	Capitaine de réserve ou de l'armée territoriale.	
Inspecteur.........	Chef de bataillon de réserve ou de l'armée territoriale.	
Inspecteur divisionnaire..	Lieutenant-colonel de réserve ou de l'armée territoriale.	

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Corps des ponts et chaussées et des mines.

GRADES dans les corps des ponts et chaussées et des mines.	ASSIMILATION DANS L'ARMÉE.	OBSERVATIONS.
Élève ingénieur.	Sous-lieutenant de réserve ou de l'armée territoriale.	
Ingénieur ordinaire de 3e classe.	Lieutenant de réserve ou de l'armée territoriale.	
Ingénieur ordinaire de 2e classe.	Capitaine de réserve ou de l'armée territoriale.	
Ingénieur ordinaire de 1re classe.	Chef de bataillon de réserve ou de l'armée territoriale.	
Ingenieur en chef.	Lieutenant-colonel de réserve ou de l'armée territoriale.	

2e ÉLÈVES DE L'ÉCOLE FORESTIÈRE.

MINISTÈRE DES FINANCES.

Administration forestière.

GRADES dans l'administration des forêts.	ASSIMILATION DANS L'ARMÉE.	OBSERVATIONS.
Garde général en stage. . Garde général de 3e classe et commis de 2e classe à l'administration centrale.	Sous-lieutenant de réserve ou de l'armée territoriale.	Ces fonctionnaires seront employés dans le commandement des sections et compagnies des chasseurs forestiers. A défaut d'emplois dans ce corps, ils pourront recevoir toute autre destination.
Garde général de 2e et de 1re classe, et commis de 1re classe à l'administration centrale.	Lieutenant de réserve ou de l'armée territoriale.	
Sous-inspecteur et commis principal.	Capitaine de réserve ou de l'armée territoriale.	
Inspecteur et sous-chef. .	Chef de bataillon de réserve ou de l'armée territoriale.	
Conservateur et chef de bureau.	Lieutenant-colonel de réserve ou de l'armée territoriale.	

Art. 2. — Dans chaque région de corps d'armée, un fonctionnaire désigné par le ministre intéressé, pour chacun des services qui reçoit des élèves de l'École polytechnique, est accrédité auprès du commandant du corps d'armée et est chargé, sous les ordres de ce dernier et conformément aux instructions qui seront pres-

crites par le ministre de la guerre, de tenir le contrôle du personnel sous ses ordres visé dans le présent règlement.

Art. 3. — Les ministres de la guerre, des finances, de l'intérieur et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

(N° 98)

[22 mars 1876.]

Décret qui approuve la convention passée entre le gouverneur général civil de l'Algérie et la compagnie franco-algérienne, pour la délimitation des terrains sur lesquels l'exploitation de l'Alfa est concédée à cette compagnie.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie;

Vu le décret du 29 avril 1874 (*), déclarant d'utilité publique l'établissement, dans la province d'Oran, d'un chemin de fer d'Arzew à Saïda, par la compagnie franco-algérienne, et concédant à cette compagnie le droit exclusif d'exploiter l'alfa sur une étendue de 300.000 hectares de terrains des Hauts-Plateaux, dans la subdivision de Mascara;

Vu la convention approuvée par le décret susvisé, intervenue, le 20 décembre 1873, entre le gouverneur général de l'Algérie et la compagnie franco-algérienne, et notamment le § 2 de l'article 1, portant que la délimitation des 300.000 hectares sera faite ultérieurement, de concert entre la compagnie et l'administration, dans l'espace compris entre le méridien géographique de Guétifa, à l'est, et la limite administrative de la subdivision de Mascara, à l'ouest;

Vu la nouvelle convention passée, le 20 novembre 1875, entre le gouverneur général de l'Algérie et la compagnie franco-algérienne, la dite convention modifiant l'article 2 de la convention précédente, à raison des difficultés soulevées par la délimitation qui y est prévue, et dans laquelle le gouverneur général agit tant au nom de l'État que comme mandataire des tribus indigènes et

(*) *Annales* 1875, p. 589.

des communes intéressées à la dite convention et ci-après désignées, savoir :

Tribu des Rezaïna-Gharaba ;
Tribu des Rezaïna-Cheraga ;
Tribu des Hasfasna-Gharaba ;
Tribu des Hasfasna-Cheraga ;
Tribu des Ouled-Daoud ;
Tribu des Ouled-Sidi-Khelifa ;
Tribu des Ouchaïba ;
Tribu des Maalif ;
Tribu des Ghouadi :
Douar-commune de Taourira ;
Douar-commune de Sefioun ;
Douar-commune d'Oum-ed-Doub ;
Tribu des Ouled-Balagh ;
Tribu des Beni Mathar-Oulad-Attia ;
Tribu des Beni Mathar-Ouled-Amran ;
Et de la commune mixte de Daya ;

Vu les délibérations des 23, 24 et 31 janvier et 7 février 1876, par lesquels les djemâas des tribus arabes et des douars-communes précités, ainsi que la commission municipale de la commune mixte de Daya, ont approuvé la délimitation fixée par la nouvelle convention, sauf quelques modifications à apporter à la dite convention et à la convention primitive ;

Vu l'avis du conseil du gouvernement de l'Algérie, en date du 13 janvier 1876 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la convention susvisée passée, le 20 novembre 1875, entre le gouverneur général civil de l'Algérie et la compagnie franco-algérienne ; la dite convention modifiant l'article 2 de la convention primitive et fixant définitivement, sans garantie de contenance, le périmètre des terrains sur lesquels l'exploitation de l'alfa est concédée à la dite compagnie.

La présente approbation n'est donnée que sous la condition de l'acceptation, par l'assemblée générale de la conpagnie franco-algérienne, des modifications stipulées dans les délibérations ci-dessus visées, et notamment dans celle de la commune mixte de Daya, en ce qui concerne tant la convention du 20 novembre 1875 que celle du 20 décembre 1873.

Ces délibérations resteront annexées au présent décret avec la

nouvelle convention et le plan, sur lequel le périmètre de la concession est indiqué par un liseré rouge.

Art. 2. — Le ministre de l'intérieur et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés de l'exécution du présent décret.

ANNEXE A LA CONVENTION DU 20 DÉCEMBRE 1873.

Entre le gouverneur général civil de l'Algérie, agissant tant au nom de l'État qu'en qualité de mandataire des tribus qui peuvent être intéressées à la présente, et sous la réserve de l'approbation de la présente par décret du Président de la République,

D'une part,

Et M. *Débrousse*, administrateur, directeur général de la compagnie franco-algérienne, agissant au nom de la dite compagnie, et sous la réserve de l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires dans un délai de trois mois au plus tard,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Par la convention du 20 décembre 1873, article 2, le gouverneur général civil de l'Algérie a concédé à la compagnie franco-algérienne le privilége exclusif de l'exploitation de l'alfa sur une surface de 300.000 hectares de terrains à alfa compris dans les parcours des tribus désignées dans la dite convention.

La délimitation de ces terrains devait être faite, de concert entre la compagnie et l'administration, dans l'espace compris entre les limites suivantes : à l'est, le méridien géographique de Guétifa ; à l'ouest, la limite administrative de la subdivision de Mascara.

Il a paru résulter des reconnaissances effectuées de concert entre l'administration et la compagnie, que les 300.000 hectares de terrains à alfa n'existaient pas dans les limites précitées.

En conséquence, et pour éviter les lenteurs d'une expertise régulière, le gouverneur général civil de l'Algérie et M. *Débrousse* sont tombés d'accord pour étendre vers l'ouest la limite ouest de la concession, afin de parfaire les 300.000 hectares de terrains à alfa dont la concession a été accordée à la compagnie franco-algérienne, et pour délimiter de la manière suivante ces terrains sans garantie de contenance :

Art. 1er. — La limite ouest des terrains à alfa concédés à la compagnie franco-algérienne partira de l'embouchure de l'oued Hammam dans le Chott Chergu ; elle suivra le thalweg de l'oued Hammam jusqu'au confluent de l'oued Nouala, l'oued Nouala jusqu'au djebel Béguira, et enfin une ligne partant du djebel Béguira et suivant le faîte séparatif des eaux de la Mekerra et aboutissant à Daya.

La limite nord de la concession suivra, en partant de Daya, la ligne des points culminants des crêtes depuis Daya jusque vers Taoudmont, puis la ligne de partage des eaux de la Méditerranée et des Chotts, depuis Taoudmont

jusqu'à la rencontre de cette dernière ligne avec le chemin d'Aïn-Guétifa à Frendah.

La concession comprend, en outre, une enclave de terrains à alfa situés au nord de la ligne de partage des eaux de la Méditerranée et des Chotts, entre le djebel Chaala et Madéna, telle que cette enclave a été définie dans les procès-verbaux et plans des commissaires de la délimitation.

La limite est de la concession sera formée par le chemin de Guétifa à Frendah.

La limite sud sera formée par la rive nord des Chotts depuis Guétifa jusqu'à l'embouchure de l'oued Hammam.

Art. 2. — Conformément à l'article 2, et dans les conditions de la convention du 20 décembre 1873, la compagnie franco-algérienne aura le privilége exclusif de l'exploitation de l'alfa sur toutes les surfaces des terrains renfermés dans le périmètre défini à l'article 1er.

Art. 3. — Le gouverneur général civil de l'Algérie poursuivra auprès des tribus intéressées à la présente convention les autorisations nécessaires, dans les mêmes formes que pour les tribus dénommées dans la convention du 20 décembre 1873.

Art. 4. — La présente convention n'est passible que du droit fixe de 3 francs.

Fait double à Alger, le 20 novembre 1875.

(N° 99)

[25 mars 1876.]

Décret *qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*

Le Président de la République française,

. . . .

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

	fr. c.
Projet d'installations nouvelles à la gare de Lieusaint, présenté le 28 octobre 1875, avec un détail approximatif montant à. .	45.360,00
Projet de divers travaux à exécuter à la gare de Cesson, présenté le 18 novembre 1875, avec un détail approximatif montant à.	28.112,00
Projet d'établissement d'un réservoir en maçonnerie pour l'ali-	
A reporter.	73.472,00

	fr. c.
Report.	73.472,00
mentation de la gare de Saint-Julien-du-Sault, présenté le 18 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à	28.395,60
Projet de nouvelles installations pour l'alimentation des machines à la gare de Nuits-sous-Ravières, présenté le 1er juin 1875, avec un détail approximatif montant à	48.832,00

LIGNE DE PARIS A LYON, PAR LE BOURBONNAIS.

Projet d'agrandissement de la gare de Nevers, présenté le 6 novembre 1876, avec un détail estimatif montant à.	110.000,00

LIGNE DE MORET A ROANNE.

Projet de consolidation de la rive droite de l'Allier, au droit de Billy, présenté le 2 mars 1874, avec un détail estimatif montant à	22.330,43

LIGNE DE ROANNE A LYON, PAR SAINT-ÉTIENNE.

Projet d'agrandissement des ateliers de la gare d'Oullins, présenté le 14 mai 1875, avec un détail estimatif s'élevant, pour la part afférente à l'ancien réseau, à	82.300,40

LIGNE DE DIJON A BELFORT.

Projet de divers travaux à exécuter à la gare de Besançon, présenté le 3 septembre 1875, avec un détail estimatif montant à	32.800,00
Projet d'un pont sous rails près du passage à niveau n° 23, présenté le 24 mai 1875, avec un détail estimatif montant à.	28.700,00

LIGNE DE MOUCHARD AUX VERRIÈRES.

Projet d'établissement d'une prise d'eau pour l'alimentation de la gare de Mesnay-Arbois, présenté le 29 mars 1875, avec un détail estimatif s'élevant à.	71.256,95

LIGNE DE MOUCHARD A BOURG.

Projet d'installations nouvelles au dépôt de la gare de Lons-le-Saunier, présenté le 25 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à	22.400,00

LIGNE DE MACON A AMBÉRIEUX.

Projet d'assainissement de diverses tranchées, présenté le 25 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	44.800,00
Projet de modifications au dépôt d'Ambérieux, présenté le 31 août 1874, avec un détail estimatif montant à	630.000,00
A reporter.	1.195.287,38

		fr. c.
	Report.	1.195.287,38

LIGNE DE BOEN A SAINT-JUST-SUR-LOIRE.

Projet d'agrandissement de la gare de Montbrison, présenté le 19 décembre 1874, avec un détail estimatif montant à . . .	224.000,00

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

Projet de remplacement d'une grue de chargement à la gare de la Guillotière, présenté le 18 août 1875, avec un détail estimatif montant à.	11.000,00
Projet de diverses installations complémentaires dans les ateliers de Lyon-Guillotière, présenté le 20 septembre 1875, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente à l'ancien réseau, à.	72.800,00
Projet de nouvelles installations à la gare de Valence, présenté le 17 novembre 1875, avec un détail estimatif montant à. .	26.000,00
Projet d'établissement d'une nouvelle prise d'eau à la gare des Roches-de-Condrieux, présenté le 28 août 1875, avec un détail estimatif montant à.	80.000,00

LIGNE DE VALENCE A GRENOBLE.

Projet de construction d'une halle à marchandises à la station de Saint-Hilaire-du-Rosier, présenté le 11 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	9.000 00

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

Nouveau projet d'agrandissement de la gare de triage et de transbordement dite *d'Arènes*, à la bifurcation de Montpellier, présenté le 4 novembre 1875, avec un détail estimatif montant à	1.814.000 00
Ensemble.	3.432.087,38

Les dépenses faites pour l'exécution des travaux indiqués dans les projets dont il s'agit seront imputées sur le compte de 96 millions de francs, ouvert, conformément à l'article 12 de la convention du 18 juillet 1868, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées au dit compte.

Art. 2. — Est et demeure rapportée celle des dispositions du décret du 28 mai 1873 qui approuvait le projet primitif présenté par la compagnie pour l'établissement d'une gare de triage et de transbordement dite *d'Arènes*, à la bifurcation de Montpellier, sur la ligne de Tarascon à Cette.

(N° 100)

[25 mars 1876.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son nouveau réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DU PUY A SAINT-GEORGES-D'AURAC.

	fr. c.
Projet d'agrandissement du bâtiment des voyageurs de la gare de Saint-Georges-d'Aurac, présenté le 9 août 1875, avec un détail estimatif montant à.	43.500,00

LIGNE DU PUY A SAINT-ÉTIENNE.

Projet de divers travaux à la gare d'Aurac, présenté le 11 juillet 1875, avec un détail estimatif montant à.	5.880,00
Projet d'agrandissement de la gare de la Ricamarie, présenté le 31 mai 1875, avec un détail estimatif montant à.	71.120,00

LIGNE DE ROANNE A LYON, PAR SAINT-ÉTIENNE.

Projet d'agrandissement des ateliers de la gare d'Oullins, présenté le 14 mai 1875, avec un détail estimatif s'élevant, pour la part afférente au nouveau réseau, à.	8,139,60

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

Projet de diverses installations complémentaires dans les ateliers de Lyon-Guillotière, présenté le 20 septembre 1875, avec un détail estimatif s'élevant, pour la part afférente au nouveau réseau, à	7.200,00
Ensemble.	135.839,60

Les dépenses faites pour l'exécution des travaux indiqués dans les projets dont il s'agit seront imputées sur le compte de 7 millions de francs, ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 18 juillet 1868, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées au dit compte.

(N° 101)

[25 mars 1876.]

Décret relatif à la concession du service de l'amarrage des navires dans le port de Bordeaux.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 19 juin 1875 (*), portant qu'il sera procédé à l'adjudication du service d'amarrage des navires dans le port de Bordeaux, aux clauses et conditions du cahier des charges y annexé;

Vu la lettre du préfet de la Gironde, du 16 octobre 1875, constatant qu'aucun soumissionnaire ne s'est présenté à l'adjudication;

Vu le cahier des charges modifié, préparé par les ingénieurs;

Vu les engagements souscrits, à la date du 24 août 1875, par les anciens concessionnaires, relativement à la cession de leur matériel;

Vu l'engagement daté du 16 décembre 1875, par lequel les sieurs *Labat* et consorts y désignés déclarent accepter les obligations résultant pour eux du nouveau cahier des charges;

Vu la délibération, en date du 29 septembre 1875, par laquelle la chambre de commerce de Bordeaux approuve les propositions des ingénieurs et la concession projetée en faveur de la société *Labat;*

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 8 novembre 1875 et 31 janvier 1876;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il est fait concession aux sieurs *Labat* et consorts du service de l'amarrage des navires dans le port de Bordeaux, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

Art. 2. — Il est pris acte des engagements souscrits, le 24 août 1875, par les concessionnaires sortants, relativement à la cession du matériel, ainsi que de celui contracté, le 16 décembre 1875, par les sieurs *Labat* et consorts, au sujet de la constitution d'une société anonyme qui sera chargée de l'exploitation de la présente concession.

(*) *Annales* 1876, p. 939.

CAHIER DES CHARGES.

Art. 1er. — Le présent cahier des charges règle les conditions relatives :

1° A la fourniture, pose et installation définitive des corps-morts et moyens d'amarrage nécessaires pour les navires dans le port de Bordeaux

2° A la concession ae ces amarrages divers, à leur exploitation et entretien, moyennant un certain tarif par tonne de jauge des navires qui s'en serviront.

Art. 2. — Le port de Bordeaux se divise en deux rades : la première, dite *des Chartrons*, depuis l'entrée jusqu'à l'escalier des Quinconces ; la seconde, dite *de Bordeaux*, de l'escalier des Quinconces jusqu'au pont de pierre.

Dans la rade des Chartrons, il y aura trois sortes d'amarrages : 1° entre l'escalier des Quinconces et la rue Serson, les navires seront à quatre amarres ; 2° de la rue Serson à l'entrée, on conservera les deux corps-morts nos 11 et 12. Enfin, on placera sur une ligne parallèle aux cales des Chartrons, et, au besoin, en Queyries, un rang de corps-morts destinés à recevoir les amarres du large des navires placés à quatre amarres le long de ces cales et aux débarcadères particuliers placés sur ces mêmes cales.

Dans la rade de Bordeaux, le système actuel sera conservé et complété :

1° Par un troisième rang d'amarrages ;

2° Par des corps-morts destinés à recevoir les amarres du large des navires à quai.

RADE DES CHARTRONS.

Art. 3. — Le nouveau système se composera de sept traques ou groupes de navires désignés sur le plan par des lettres A, B, C, D, E, F, G.

Le groupe A correspondra à l'espace compris entre le grand escalier des Quinconces et la cale de Fauwick, et comprendra quatre grands navires.

Le groupe B, parallèle au précédent, comprendra huit navires.

Le groupe C, situé en troisième ligne, parallèlement et un peu à l'amont des groupes A et B, comprendra six navires.

Les groupes D et E, situés l'un à la suite de l'autre, entre le quai vertical des Chartrons et la rue Serson, comprendront, l'un huit, l'autre seize navires.

Les groupes F et G, situés en seconde ligne, parallèlement aux groupes D et E, comprendront chacun douze navires.

Le mode d'établissement des amarrages de ces divers groupes sera déterminé comme il est dit ci-après à l'article 9.

Art. 4. — Les divers groupes seront espacés entre eux de la manière suivante :

De la dernière bouée du groupe A à la première du groupe D, il y aura une distance de 180 mètres ;

De la dernière bouée du groupe B à la première du groupe F, 135 mètres ;

De la dernière bouée du groupe D à la première du groupe E, 120 mètres ;

De la dernière bouée du groupe F à la première du groupe G, 120 mètres ;

Entre la rive gauche de la rivière et les navires des groupes A, D, E, il y aura une largeur libre de 82 mètres.

Entre les navires des groupes A, D, E et ceux des groupes B, F, G, il y aura une largeur libre de 60 mètres;

Entre les navires du groupe B et ceux du groupe C, il y aura une largeur libre de 50 mètres.

Art. 5. — Les chaînes de fer subiront les épreuves suivantes :

Les fers fournis pour la fabrication seront essayés à 30 kilogrammes par millimètre sur des morceaux de fer rond qui devront servir à fabriquer les chaînes et désignés par un agent de l'administration. La totalité de la fourniture sera rejetée si la rupture a lieu sous une charge inférieure pour un seul des morceaux de fer rond désignés à cet effet.

Les chaînes de fer, organeaux, émérillons, tant anciens que nouveaux, subiront une épreuve calculée à raison de 15 kilogrammes par millimètre carré de la section totale des deux branches d'un chaînon, quand ces chaînons seront pourvus d'étais. L'épreuve sera portée à 18 kilogrammes lorsque les maillons ne seront pas étayés.

Art. 6. — Les corps-morts nos 11 et 12, dont il est parlé plus haut, seront conservés; mais ils devront, si cela devient nécessaire et si l'administration l'exige, être remplacés par un groupe de navires amarrés comme il est dit aux articles précédents, sans indemnité pour l'entrepreneur.

Art. 7. — L'organisation du service nouveau aura lieu de la manière suivante :

Dès que la soumission aura été approuvée, le concessionnaire reprendra le matériel actuellement existant et payera aux anciens concessionnaires, à la décharge de l'administration, la somme de 110.000 francs, prix convenu antérieurement. Aussitôt que ce payement aura été effectué, et, à partir de ce jour, il entrera en jouissance des produits de la concession, qui seront perçus d'après le tarif ci-après :

Le concessionnaire pourra employer la partie du matériel actuel qui sera reconnue par l'administration en bon état, et en remplacement de celui qu'il devra placer dans les groupes d'amarrage ci-dessus décrits ou dans la construction des corps-morts de la rade de Bordeaux qui sont indiqués ci-dessous. Les diverses parties de ce vieux matériel ne seront admises qu'en remplacement des pièces dont elles pourront égaler la résistance, même si les dimensions étaient supérieures à celles exigées.

RADE DE BORDEAUX.

Art. 8. — Les corps-morts de la rade de Bordeaux seront au nombre de vingt-quatre, rangés suivant trois lignes parallèles au courant. Les deux premières lignes comprendront seize corps-morts numérotés en rouge sur le plan ci-joint de 1 à 16. Les corps-morts placés aux extrémités amont et aval de chaque ligne seront mouillés sur un plateau de 5.000 kilogrammes, empennelé d'une ancre de 1.200 kilogrammes dans le sens longitudinal et de deux ancres de 700 kilogrammes chacune dans le sens transversal.

Les corps-morts intermédiaires seront formés chacun d'un plateau du poids de 5.000 kilogrammes empennelé de deux ancres du poids de 700 kilogrammes.

Le système sera complété par deux chaînes d'affourche de $0^m,040$ de diamètre et par tous les émérillons, bouts de chaînes, organeaux, etc., nécessaires pour l'usage de ces appareils.

Les corps-morts de la troisième ligne seront disposés d'une manière analogue à ceux des deux premières, sauf en ce qui concerne les dimensions de diverses pièces. Les plateaux pèseront 3.000 kilogrammes, les ancres 700 et 300 kilogrammes, et les chaînes d'affourche $0^m,032$ de diamètre.

L'emplacement indiqué dans le plan ci-joint sous le titre *ancien corps-mort des bateaux à vapeur* sera réservé pour l'administration, qui a l'intention de le faire servir au dépôt des bateaux à vapeur du bas de la rivière.

Les chaînes de fer, organeaux, émérillons, subiront les épreuves mentionnées à l'article 5.

Les bateaux qui, à défaut de bouées, pourraient être nécessaires pour retenir les chaînes des corps-morts ne fonctionnant pas, seront peints d'une couleur uniforme très-apparente. Ils porteront en grosses lettres sur l'avant et sur l'arrière les mots *corps-morts*. Les nouveaux corps-morts, par suite de la suppression de l'école des mousses et de l'augmentation de longueur des navires, devront être établis sur des points différents de ceux occupés par les anciens et qui seront désignés par l'administration.

CONDITIONS COMMUNES AUX DEUX RADES.

Art. 9. — Une fois en possession de l'exploitation, les concessionnaires devront, dans un délai de six mois, avoir rempli les obligations suivantes :

1° Avoir établi les corps-morts destinés aux navires amarrés le long des cales des Chartrons et de Bacalan et le long des quais verticaux, et au besoin en Queyries;

2° Avoir établi la troisième ligne de corps-morts de la rade de Bordeaux,

3° Avoir remis à l'acceptation de l'administration les dispositions nécessaires pour l'amarrage à quatre amarres de la moitié aval du groupe E pour quatre couples de navires.

Ils auront ensuite un an pour réaliser ce premier essai d'amarrage, qui devra fonctionner dix-huit mois après l'entrée en jouissance de la concession. Après une expérience de six mois, il leur sera accordé deux ans pour réaliser toutes les dispositions prévues dans le cahier des charges de la concession.

Art. 10. — Dans le cas où le concessionnaire aurait négligé d'accomplir une quelconque des conditions qui lui sont imposées, dans les délais indiqués, l'administration aura le droit, après avoir constaté le fait par un procès-verbal de visite de l'ingénieur du port, de prononcer la résiliation de l'entreprise, le concessionnaire entendu, et sans indemnité d'aucune espèce en sa faveur.

Une adjudication sur folle enchère aura lieu immédiatement, et si le résultat est défavorable, eu égard aux conditions de la présente convention, la différence sera couverte par le matériel du concessionnaire, qui sera saisi et évalué à dire d'experts, avant la nouvelle adjudication, à cet effet.

Art. 11 — La présente concession est faite au concessionnaire à ses risques et périls; les chiffres et indications précédentes ne sont que des *minima* qui lui sont imposés, mais qu'il peut augmenter s'il le juge nécessaire, comme

nombre et comme poids des corps-morts et des chaînes. Il aura, à ce sujet, le droit de proposer les modifications qu'il jugera convenables.

L'administration sera seule juge de la question de savoir si elles doivent être approuvées ou refusées.

Art. 12. — Il ne pourra réclamer aucune indemnité de l'administration pour les avaries, quelle qu'en soit la cause, que viendrait à éprouver le système d'amarrage pendant et après son établissement.

Il devra prendre à ses frais toutes les mesures de précaution qui seront prescrites par l'administration pour que le service de la navigation et les mouvements du commerce n'éprouvent pas d'entraves pendant les opérations nécessaires, soit au changement, soit à l'établissement du nouveau système d'amarrage, soit à ceux des corps-morts.

Les avaries qui pourront résulter des réparations successives de tout le système d'amarrage seront également supportées par lui.

Dans aucun cas, il ne pourra exciper de sa soumission aux ordres de l'administration au sujet de modification ou de réparation à faire, pour rejeter sur elle, en tout ou en partie, les indemnités auxquelles pourraient donner lieu les contestations entre lui et les capitaines ou armateurs pour avaries, dommages, pertes attribués au service ou à l'emploi des corps-morts.

Art. 13. — Dans le cas où des avaries auraient lieu par suite de l'emploi ou du service des amarrages, le concessionnaire sera dégagé de sa responsabilité, à moins qu'il ne soit établi que les avaries viendraient de sa faute.

Art. 14. — Dans le cas où, pour l'exécution des travaux neufs ou l'entretien du port, l'administration jugerait nécessaire d'enlever certaines parties du système d'amarrage, le concessionnaire sera tenu de le faire sans réclamer d'indemnité à l'administration.

Art. 15. — Si, par suite d'accidents, une gabarre ou un navire coulait en rade et qu'il fallût lever une partie des appareils, ces frais incomberaient au concessionnaire, sauf son recours contre les propriétaires du navire, s'il y avait lieu.

Art. 16. — Avant la pose du système d'amarrage, le poids des plateaux et des ancres et la force des chaînes seront constatés par une commission nommée par M. le préfet de la Gironde. Des agents spéciaux devront assister, à cet effet, dans les usines aux épreuves des chaînes et organeaux. Après la pose, la même commission procédera à la réception définitive, qui aura pour objet principal de voir si les divers corps-morts et groupes d'amarrage sont placés ainsi que l'indiquent le présent cahier des charges et les projets qui auront été approuvés.

Sur le vu du procès-verbal de cette commission, le préfet pourra mettre, par un arrêté, les amarrages et les corps-morts du concessionnaire à la disposition du public, dans les conditions du présent cahier des charges.

Art. 17. — Tous les objets faisant partie de la concession seront constamment tenus en bon état. Les frais relatifs à cet entretien, comme ceux du premier établissement, seront au compte du concessionnaire.

A défaut par le concessionnaire de remplir cette obligation, il y sera pourvu à ses frais, après mise en demeure, et, en cas de non-payement des dépenses

ainsi faites, les produits du péage seront saisis pour être affectés au payement desdites dépenses jusqu'à concurrence de leur montant.

Art. 18. — Tous les trois ans il pourra être fait une visite détaillée des corps-morts et des chaînes d'amarrage, et, à cette occasion, l'administration pourra exiger du concessionnaire, après l'avoir entendu, qu'il opère le levage des parties dont la conservation pourrait paraître douteuse.

Indépendamment de cette visite, des visites spéciales et des expériences pourront avoir lieu sur l'ordre du préfet, si un événement imprévu ou une circonstance quelconque faisait naître quelques craintes sur la solidité et la sûreté du système d'amarrage.

Art. 19. — Le concessionnaire sera soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration des ponts et chaussées, tant pour l'exécution des ouvrages que pour l'accomplissement des autres clauses énoncées au présent cahier des charges.

Les frais de surveillance, avant la visite de la commission prévue à l'article 16, ceux que fera cette commission et ceux qui résulteront des visites prévues à l'article 18 seront supportés par le concessionnaire. Ils seront réglés par le ministre des travaux publics, sur la proposition du préfet, et le concessionnaire sera tenu d'en verser le montant dans la caisse du receveur général, pour être distribué à qui de droit.

Le montant de ces frais ne pourra dépasser 500 francs par année de jouissance de la concession, soit 12.000 francs pour toute la durée de l'exploitation.

Ils ne comprennent pas les dépenses que le concessionnaire devra faire lui-même pour permettre la visite des appareils.

Art. 20. — L'administration se réserve le droit de modifier, le concessionnaire entendu, les dispositions qui ne lui paraîtraient pas en rapport avec la bonne exploitation de la rade.

Elle se réserve même la faculté, pendant les dix premières années, d'imposer au concessionnaire l'établissement de nouveaux points d'amarrage, si la nécessité en était reconnue, dans les formes suivies pour la concession.

Art. 21. — Le concessionnaire versera, avant d'entrer en jouissance, le montant de l'estimation indiquée à l'article 7 pour le matériel des concessionnaires sortants.

Art. 22. — Pour indemniser le concessionnaire de ses dépenses, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir à son profit, pendant le laps de temps déterminé par la présente concession, un droit d'amarrage fixé ainsi qu'il suit :

0f,15 par tonneau de jauge légale et par mois, l'opération de l'amarrage restant à la charge du navire.

Pour le premier mois, toute fraction de mois sera payée comme un mois entier. Dans les mois suivants, toute fraction égale ou inférieure à quinze jours ne sera payée que comme une moitié de mois. Toute fraction supérieure à quinze jours sera payée comme le mois entier.

Tout navire a le droit, pour opérer un mouvement, de mettre des amarres sur celles placées aux corps-morts et sur les bouées d'amarrage. Si l'amarrage ne dure que pendant l'espace d'une marée, il ne sera rien dû au concessionnaire. Si l'amarrage dure pendant deux marées, le concessionnaire aura droit

à une rétribution fixée à $0^f,05$ par tonneau de jauge légale. Si l'amarrage dure plus de deux marées, la rétribution due au concessionnaire sera réglée selon le droit commun.

Les navires amarrés le long des quais verticaux et des cales des Chartrons, et dont les amarres du large devront être frappées sur les corps-morts disposés à cet effet, ne payeront qu'un demi-mois, même pour le premier mois, s'ils ne restent pas amarrés plus de quinze jours.

Les bateaux à vapeur de la navigation fluviale auront la faculté d'établir l'amarrage qui leur sera nécessaire ou de traiter avec le concessionnaire.

Les navires de l'État seront amarrés sur les corps-morts des concessionnaires et aux points qui seront fixés par les capitaines de port, sans qu'on puisse les mettre en double. L'État n'aura aucune rétribution à payer pour droit d'amarrage.

Art. 23. — L'entrée en jouissance de chaque partie de l'amarrage et la perception du péage correspondant commenceront du jour où le concessionnaire aura été autorisé par arrêté préfectoral à livrer chaque corps-mort au commerce.

Art. 24. — Le concessionnaire remettra tous les ans au préfet de la Gironde un état exact de ses recettes et de ses dépenses. Cet état pourra être contrôlé sur les registres par les agents de l'administration.

Art. 25. — A l'expiration de la concession, les corps-morts et amarrages, quelle que soit l'époque à laquelle ils ont été placés, ainsi que tout le matériel mouillé en dépendant, deviendront la propriété de l'administration. Ce matériel devra être livré en bon état d'entretien.

Art. 26. — La durée de la concession sera de vingt-quatre ans. Elle sera comptée à partir du jour où un arrêté préfectoral aura mis le concessionnaire en demeure de prendre possession du matériel actuel, ainsi que cela est prévu à l'article 7 et, néanmoins, il ne commencera à jouir des péages qu'à partir du jour où il sera effectivement libéré envers les concessionnaires actuels.

Art. 27. — Les contestations qui pourront s'élever entre l'administration et les concessionnaires, sur l'exécution ou l'interprétation du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Gironde, sauf recours au Conseil d'État.

(N° 102)

[3 avril 1896.]

Construction d'un pont sur la Moselle (Vosges).

Décret portant :

Art. 1er. — Est déclarée d'utilité publique l'exécution, par les communes d'Arches et d'Archettes (Vosges), des travaux de construction d'un pont en maçonnerie sur la Moselle, au passage du

chemin vicinal allant d'Arches à Archettes, en remplacement du bac d'Arches, actuellement existant, ainsi que l'établissement des abords et dépendances du dit pont, conformément au plan et au cahier des charges ci-annexés.

Art. 2. — Les communes d'Arches et d'Archettes sont autorisés à acquérir soit à l'amiable, soit, s'il y a lieu, par voie d'expropriation, les immeubles ou portions d'immeubles dont l'occupation est nécessaire pour l'exécution des travaux.

Il sera pourvu aux frais d'établissement du pont, évalués à 72.000 francs, à l'aide :

	fr.
1° D'un emprunt de 60.000 francs, que les communes d'Arches et d'Archettes ont été autorisées à contracter par arrêtés préfectoraux du 1er décembre 1869 et qui sera remboursé au moyen tant du péage à percevoir pendant trente ans que de fonds à fournir pour en compléter le produit, s'il y a lieu, par le sieur *Auguste Morel*, en vertu d'un engagement souscrit le 17 janvier 1875, ci.	60.000
2° De souscriptions particulières s'élevant à.	4.200
3° D'une subvention accordée par l'administration forestière, de.	1.000
4° D'une somme votée par moitié par chacun des conseils municipaux d'Arches et d'Archettes, montant à. . .	6.800
Total égal.	72.000

La dépense affectée aux travaux d'appropriation à exécuter aux abords, estimée à 5.820 francs, sera couverte au moyen d'une allocation de 5.800 francs accordée sur les fonds du trésor (chapitre XI du budget du ministère de l'intérieur, exercice 1876).

Art. 3. — A compter du jour où le passage du pont sera livré au public, et jusqu'à l'expiration du délai de trente ans, les communes d'Arches et d'Archettes sont, en outre, autorisées à percevoir un péage conformément au tarif ci-après :

	fr. c.
Une personne chargée ou non, avec ou sans brouette.	0,05
Une personne avec tombereau à bras vide ou chargé d'objets non soumis péage.	0,10
Un cheval, mulet, bœuf, vache ou âne, attelé ou non.	0,05
Un veau, porc, mouton, chèvre, une paire de cochons de lait, de chevreaux.	0,05
Une voiture quelconque, à deux ou quatre roues.	0,10
Toute personne transportée sur une voiture ou montée payera, suivant le paragraphe 1er du tarif	0,05

Tout enfant au-dessous de sept ans ne payera aucun droit de péage.

Le droit de péage sur le pont ne pourra excéder 0f,07 par stère de bois de provenance domaniale.

Art. 4. — Sont exempts des droits de péage :

Le préfet du département, le sous-préfet de l'arrondissement, ainsi que leurs gens et leurs voitures;

Les ministres des différents cultes reconnus par l'État, les magistrats de l'ordre judiciaire dans l'exercice de leurs fonctions, et leurs greffiers; les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, les agents voyers, les cantonniers, les employés des contributions indirectes, les agents forestiers, les préposés et agents des douanes, les employés des lignes télégraphiques, les commissaires de police, les gardes champêtres, la gendarmerie, dans l'exercice de leurs fonctions;

Les militaires de tout grade, voyageant en corps ou séparément, à charge par eux, dans ce dernier cas, de présenter une feuille de route ou un ordre de service; les courriers du Gouvernement, les malles-poste, les facteurs ruraux faisant le service des postes de l'État; les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire; les élèves allant à l'école ainsi qu'à l'instruction religieuse, ou en revenant;

Les prestataires, avec leurs attelages, se rendant sur les ateliers de chemins vicinaux pour la libération de leurs prestations, ou en revenant;

Les prévenus, accusés ou condamnés conduits par la force publique, ainsi que leur escorte.

(N° 103)

[4 avril 1876.]

Décret portant qu'une exposition universelle des produits agricoles et industriels s'ouvrira à Paris le 1er mai 1878.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce,

Décrète :

Art. 1er. — Une Exposition universelle des produits agricoles et industriels s'ouvrira à Paris le 1er mai 1878 et sera close le 31 octobre suivant.

Les produits de toutes les nations seront admis à cette exposition.

Art. 2. — Un décret ultérieur déterminera les conditions dans

lesquelles se fera l'Exposition universelle, le régime sous lequel seront placées les marchandises exposées et les divers genres de produits suceptibles d'être admis.

Art. 3.—Le ministre de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution du présent décret.

PERSONNEL.

Janvier et Février 1877.

I. — INGÉNIEURS.

N° 104

ARRÊTÉ MINISTÉRIEL RELATIF AUX PROPOSITIONS D'AVANCEMENT.

(18 janvier 1877.)

Le Ministre des travaux publics,

Vu le décret du Président de la République, en date du 21 octobre 1876, sur l'organisation de l'administration centrale des travaux publics, et notamment l'article 7, ainsi conçu :

« Les inspecteurs généraux de 1re classe des ponts et chaussées « et des mines, réunis, pour chacun des services, en commission « spéciale, sous la présidence du ministre, dresseront chaque an- « née, dans la première quinzaine de janvier et dans la première « quinzaine de juillet, sur la proposition des inspecteurs géné- « raux de 2e classe, un tableau d'avancement au choix.

« Le mode et les conditions des propositions, ainsi que l'inscrip- « tion sur le tableau, seront déterminés par un arrêté ministé- « riel.

« Le secrétaire général du ministère fera de droit partie des « commissions ci-dessus. »

Sur la proposition du conseiller d'État, secrétaire général,

Arrête :

Art. 1er. — Les inspecteurs généraux de 2e classe des ponts et chaussées font les propositions d'avancement pour tous les ingénieurs dont les services sont soumis à leur inspection.

Ceux de ces inspecteurs qui sont chargés de la direction des services de contrôle de l'exploitation des chemins de fer font les propositions d'avancement pour tous les ingénieurs placés sous leurs

ordres, qu'ils appartiennent au corps des ponts et chaussées ou au corps des mines.

Les propositions relatives aux ingénieurs attachés à l'École des ponts et chaussées et au secrétariat du Conseil général des ponts et chaussées sont faites respectivement par l'inspecteur général chargé de l'inspection de cette École et par l'inspecteur général secrétaire du Conseil.

Dans le cas où ces dernières fonctions ne seraient pas remplies par des inspecteurs généraux, les propositions seraient faites, pour les ingénieurs attachés à l'École des ponts et chaussées, par le directeur de cette École, et, pour ceux attachés au secrétariat, par le vice-président du Conseil général.

Les propositions concernant le service des phares sont faites par l'inspecteur général chargé de la direction de ce service.

Les propositions en faveur des ingénieurs qui sont en service détaché, soit au ministère de la marine, soit au gouvernement général de l'Algérie, sont présentées respectivement par l'ingénieur chargé de l'inspection générale des travaux hydrauliques de la marine et par l'inspecteur chargé de l'inspection générale des travaux civils de l'Algérie. Ces propositions ne seront présentées qu'avec l'approbation du ministre de la marine ou du gouverneur général de l'Algérie.

Les propositions relatives aux ingénieurs du service municipal de la ville de Paris sont faites par l'inspecteur général de 1re classe chargé de l'inspection de ce service.

En ce qui concerne les ingénieurs des services détachés autres que ceux qui sont mentionnés ci-dessus, les propositions sont faites respectivement par les inspecteurs généraux dans les circonscriptions desquels ils sont compris.

Les propositions relatives aux ingénieurs attachés à des compagnies concessionnaires de chemins de fer sont faites, soit par les inspecteurs généraux du contrôle des travaux, soit par ceux du contrôle de l'exploitation, suivant la position des ingénieurs dans les compagnies.

Art. 2. — Les propositions d'avancement sont présentées, par chaque inspecteur général dans la forme d'un tableau indiquant les dates de la naissance, de l'entrée à l'École des ponts et chaussées, ainsi que des divers avancements de chaque candidat, et donnant, en outre, une analyse sommaire de ses services.

Art. 3. — La commission chargée de dresser le tableau d'avancement, et composée des inspecteurs généraux de 1re classe, membres du Conseil général des ponts et chaussées, et du secrétaire

général du ministère, est présidée, en l'absence du ministre, par le vice-président du dit Conseil.

Le plus jeune en grade des inspecteurs remplit les fonctions de secrétaire.

Art. 4. — La commission entend les explications des inspecteurs généraux qui font des propositions d'avancement.

Elle entend également les explications du directeur des chemins de fer et du directeur des routes et de la navigation à l'administration centrale.

Elle se constitue ensuite en comité secret pour arrêter le tableau d'avancement.

Art. 5. — Le nombre des candidats à porter sur le tableau d'avancement pour chaque grade et pour chaque classe, est fixé par le ministre, avant la réunion de la commission.

Ce tableau s'appliquera à tous les avancements jusques et y compris ceux des ingénieurs en chef de 1re classe, proposés pour le grade d'inspecteur général de 2e classe.

Art. 6. — N'est pas soumis aux prescriptions du présent arrêté l'avancement des ingénieurs attachés à l'administration centrale, de ceux qui ont reçu des missions spéciales, de ceux qui sont mis à la disposition des gouvernements étrangers, de ceux qui sont attachés aux écoles spéciales du Gouvernement autres que celles des ponts et chaussées et des mines, ainsi que des ingénieurs en congé illimité qui, attachés à des compagnies ou entreprises non soumises au contrôle des inspecteurs généraux, ont conservé leurs droits à l'avancement.

L'inscription en est faite directement par le ministre, sans classement spécial.

Versailles, le 18 janvier 1877.

ALBERT CHRISTOPHLE.

N° 105

TABLEAU D'AVANCEMENT

AUX DIVERS GRADES

DANS

LE CORPS DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES

POUR LE 1er SEMESTRE DE 1877

Pour le grade d'inspecteur général de 2e classe.

MM. les ingénieurs en chef de 1re classe :

1. Delestrac.
2. Collet-Meygret.
3. De Boisanger.
4. Raoulx.
5. Vicart.
6. Gros.

Pour le grade d'ingénieur en chef de 1re classe.

MM. les ingénieurs en chef de 2e classe :

1. Bernard (Émile).
2. Guillemain.
3. Jollois.
4. Marx (Alexandre).
5. Leblanc (Édouard).
6. De Beaucé.
7. Colle.
8. Sugot.
9. Robaglia.
10. Holleaux.

Pour le grade d'ingénieur en chef de 2e classe.

MM. les ingénieurs ordinaires de 1re classe:

1. Cohen.
2. Potel.
3. Boulé.
4. Bœswillwald.
5. Brosselin.
6. Arnoux.
7. Salva.
8. Bruniquel-Lecoute.
9. Rousset de Pomaret.
10. Danse de Froissy.

MM. les ingénieurs ordinaires de 1re classe:

11. André.
12. Durand-Claye (Léon).
13. Vidalet.
14. Vivenot.
15. Allard Saint-Ange.
16. Lefranc.
17. Lahougue.
18. Floucaud de Fourcroy.
19. Cheysson.
20. Roman.

Pour le grade d'ingénieur ordinaire de 1re classe.

MM. les ingénieurs ordinaires de 2e classe:

1. Hirsch.
2. Guillon.
3. Genty.
4. Fabre.
5. Roucayrol.
6. Durand-Claye (Alfred).
7. Choisy.
8. Guérard.
9. Pocard-Kerviler.
10. Cariel.

MM. les ingénieurs ordinaires de 2e classe :

11. Pugens.
12. Picard.
13. Julien.
14. Thévenet.
15. Polony.
16. Guillain.
17. Martin (Félix).
18. Chardard.
19. Thanneur.
20. Cendre.

Pour le grade d'ingénieur ordinaire de 2e classe.

MM. les ingénieurs ordinaires de 3e classe:

1. Godard.
2. Bechmann.
3. Delestrac.
4. Mazoyer.
5. Bouvaist.
6. Malapert.
7. Siegler.
8. Coindre.
9. Houbre.
10. Périer.
11. Liébeaux.
12. Lordereau.
13. Du Boys.
14. Rœderer.
15. Modelski.

MM. les ingénieurs ordinaires de 3e classe:

16. Berquet.
17. Crépin.
18. Vétillart.
19. Poulet.
20. Barois.
21. Tarot.
22. Pihier.
23. Rivoire.
24. Perrin.
25. Rabel.
26. Heude.
27. Soulié.
28. Renardier.
29. Pichon.
30. De Thélin.

N° 106

1° LÉGION D'HONNEUR.

(Décret du 9 janvier 1877.)

M. Solacroup (Émile), ingénieur ordinaire, en disponibilité, est nommé chevalier de la Légion d'honneur, sur la proposition du ministre des affaires étrangères.

(Décret du 8 février 1877.)

Sont promus ou nommés dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

AU GRADE D'OFFICIER :

M. Schérer, inspecteur général de 2e classe.

AU GRADE DE CHEVALIER :

MM. Cuvinot, ingénieur ordinaire de 1re classe.
Chigot, id.
Jozon, id.
Denamiel, id.
Pasqueau, id.

2° NOMINATIONS.

(Décret du 20 janvier 1877.)

M. Lalanne, inspecteur général de 1re classe, est nommé directeur de l'École des ponts et chaussées, en remplacement de M. Jégou d'Herbeline. Toutefois, à raison de l'époque rapprochée du terme de la session, M. Jégou d'Herbeline restera chargé de la direction de l'École des ponts et chaussées jusqu'au 30 juin 1877.

(Décret du 8 février 1877.)

M. Lefébure de Fourcy, inspecteur général de 2e classe, est nommé inspecteur général de 1re classe.

(Décret du 10 février 1877.)

M. Krantz, ingénieur en chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite, est nommé inspecteur général honoraire.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

23 *janvier* 1877. — M. Étienne (Paul), ingénieur ordinaire, chargé, dans le département de l'Yonne, de l'arrondissement de Tonnerre, et attaché au service du canal de Bourgogne, est mis à la disposition du ministère de la marine pour être attaché à la direction des travaux hydrauliques du port de Brest, en remplacement de M. Rousseau, précédemment appelé à d'autres fonctions.

8 *février*. — M. Barbarin, conducteur de 2e classe, actuellement sans destination, est mis à la disposition du gouverneur général civil de l'Algérie, pour être chargé du service de l'arrondissement de Tlemcen, en remplacement de M. Pelletreau, précédemment appelé à un autre service.

M. Barbarin remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

4° CONGÉ.

13 *janvier* 1877. — M. Lionnet, ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service du chemin de Libourne à Bergerac, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à passer au service de la compagnie des chemins de fer du nord de l'Espagne.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
20 janv. 1877. M. Jégou d'Herbeline, inspecteur général de 1re classe (maintenu en fonctions jusqu'au 30 juin).	»
5 fév. 1877, M. Piarron de Mondésir, ingénieur en chef de 2e classe	16 fév. 1877.
10 fév. 1877. M. Krantz, ingénieur en chef de 1re cl.	10 fév. 1877.
10 fév. 1877. M. Fontaine, ingénieur en chef de 1re classe (M. Fontaine provisoirement en fonctions).	»
10 fév. 1877. M. Masquelez, ingénieur en chef de 1re classe.	20 fév. 1877.

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Bassompierre-Sewrin, ingénieur en chef de 1re classe.	14 fév. 1877.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

4 janvier 1877. — La résidence de l'ingénieur en chef chargé du service de la 2e section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi est transférée de Béziers à Toulouse.

Idem. — L'inspecteur général chargé du 4e arrondissement d'inspection, désigné dans l'arrêté du 27 décembre 1876, pour faire partie de la 1re section du conseil général pendant l'année 1877, fera partie de la 2e section.

L'inspecteur général chargé du 6e arrondissement d'inspection, désigné pour faire partie de la 2e section, fera partie de la 1re section.

9 *janvier* 1877. — M. Fournié, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service ordinaire et au service hydraulique du département de l'Hérault, est attaché à l'administration centrale en qualité d'ingénieur adjoint à la direction des chemins de fer et à la direction des routes et de la navigation, en remplacement de M. Lucas, mis en congé illimité.

10 *janvier*. — M. Pirayre, conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire, est chargé du service de l'arrondissemement de Brioude, en remplacement de M. Perrin, précédemment appelé à une autre résidence.

M. Pirayre remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. Renoust des Orgeries, ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de l'Aveyron et de divers services de chemins de fer, est chargé, au ministère des travaux publics, du service technique central institué près la direction des chemins de fer.

Idem. — M. Robaglia, ingénieur en chef, chargé, à la résidence de Rodez, du service de construction des chemins de fer de Rodez à Millau et de Mende à Séverac, est chargé, en outre, de l'intérim des services laissés vacants par M. des Orgeries.

16 *janvier*. — M. Ribaucour, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Draguignan, est chargé, en outre, de l'intérim du service de l'arrondissement de Brignoles, vacant par suite du départ de M. Bosio.

22 *janvier*. — La résidence de l'ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement du Nord-Ouest, dans le département des Alpes-Maritimes, est transférée de Puget-Théniers à Nice.

Idem. — Il est institué près le ministère des travaux publics une commission chargée de l'examen de toutes les questions que

doit soulever la participation du ministère des travaux publics à l'exposition universelle de 1878.

Cette commission est composée de :

MM. le secrétaire général du ministère, président ;
le directeur des mines ;
le directeur des routes et de la navigation ;
le directeur des chemins de fer ;
Jégou d'Herbeline, inspecteur général, directeur de l'École des ponts et chaussées ;
Daubrée, inspecteur général, directeur de l'École des mines ;
Reynaud, inspecteur général des ponts et chaussées, directeur du *service* des phares ;
Emmery, inspecteur général des ponts et chaussées, inspecteur de l'École des ponts et chaussées ;
Dupont, ingénieur en chef des mines, inspecteur de l'École des mines ;
Mangon. . . . } Ingénieurs en chef, professeurs à l'École des ponts et
Baron. . . . . } chaussées ;
Malézieux. . . }
De Dartein. . } Ingénieurs ordinaires, professeurs à l'École des ponts
Durand-Claye. } et chaussées.

24 *janvier* 1877.— Le directeur des chemins de fer, le directeur des routes et de la navigation et le directeur des mines feront partie de la commission centrale des chemins de fer.

Idem. — MM. Schlemmer, directeur des chemins de fer, Rousseau, directeur des routes et de la navigation, Lamé-Fleury, directeur des mines, sont nommés, à raison de leurs fonctions, membres de la commission centrale des chemins de fer.

Idem. — M. Hanet-Cléry, ingénieur en chef des mines, secrétaire du conseil général des mines, fera, en cette dernière qualité, partie de la commission centrale des chemins de fer, en remplacement de M. Lamé-Fleury, nommé directeur des mines.

25 *janvier*. — Les deux arrondissements d'ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service de construction du chemin de fer de Marvejols à Neussargues seront délimités comme il suit :

1er *Arrondissement* comprenant la partie du chemin de Marvejols à Neussargues, située dans le département de la Lozère : M. Boyer, ingénieur ordinaire, à Marvejols.

2e *Arrondissement* comprenant la partie de la même ligne, située dans le département du Cantal : M. Metzger, ingénieur ordinaire, à Saint-Flour.

26 *janvier*. — M Schœndœrffer, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Vesoul, est attaché, en

outre, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, en remplacement de M. Jundt, ingénieur en chef.

---

26 *janvier* 1877. — Les deux sections entre lesquelles a été réparti le contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est précédemment seront déterminées comme il suit :

1re *section.* — M. Küss, ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Paris.

Ligne de Paris à Blesmes exclusivement, — de Paris à Troyes inclusivement, — de Gretz à Coulommiers, — de Longueville à Provins, — de Flamboin à Montereau, — d'Épernay à Reims, — de Soissons à Reims et à Charleville, — de Reims à Laon, — de Saint-Hilaire à Batilly, — de Charleville à Hirson, — de Charleville à Givet, — de Charleville à Thionville, — de Longuyon à Longwy, — de Châlons à Reims, — de Paris à Brie-Comte-Robert, — d'Orléans (les Aubrais) à Châlons-sur-Marne, — de Bondy à Aulnay-les-Bondy.

2e *section.* — M. Bizalion, ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Nancy.

Lignes de Blesmes, inclusivement, à Avricourt, — de Frouard à Pagny-sur-Moselle, — de Nancy à Port-d'Atelier, — d'Épinal à Remiremont, — de Lunéville à Saint-Dié, — de Chaumont à Blesmes, — de Saint-Dizier à Vassy, — de Troyes exclusivement à Petite-Croix (frontière), — de Troyes à Chaumont par Châtillon, — de Bologne à Pagny-sur-Meuse, — de Chalindrey à Gray, — de Vesoul à Gray, — de Lérouville à Sedan, — de Langres à Châtillon (mémoire), — de Langres à Dijon (mémoire), — de Lure à Aillevillers, — de Pagny à Longuyon (mémoire), — d'Épinal à Neufchâteau (mémoire).

PREMIÈRE SECTION.

Service des mines.

1er *Arrondissement.* — M. Clérault, ingénieur ordinaire des mines, à Paris.

Lignes de Paris à Blesmes exclusivement, — de Paris à Troyes exclusivement, — de Gretz à Coulommiers, — de Longueville à Provins, — de Flamboin à Montereau, — d'Épernay à Reims, — de Reims à Laon, — de Bondy à Aulnay, — de Châlons à Reims, — de Saint-Hilaire à Batilly, — d'Orléans à Châlons.

2e *Arrondissement.* — M. Nivoit, ingénieur ordinaire des mines, à Mézières.

Lignes de Soissons à Reims et à Charleville, — de Charleville à Hirson, — de Charleville à Givet, — de Charleville à Thionville, — de Longuyon à Longwy.

3e *Arrondissement.* — M. Keller, ingénieur ordinaire des mines à Paris.

Ligne de Paris à Brie-Comte-Robert.

Service des ponts et chaussées.

1er *Arrondissement.* — M. Revol, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, à Paris.

Lignes de Paris à Blesmes exclusivement, — de Paris à Troyes inclusivement, — de Gretz à Coulommiers, — de Longueville à Provins, — de Flamboin à Montereau, — de Paris à Brie-Comte-Robert, — d'Épernay à Reims, — de Reims à Laon, — de Bondy à Aulnay.

2e *Arrondissement.* — M. Chigot, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, à Sens.

Ligne d'Orléans à Châlons-sur-Marne.

3e *Arrondissement.* — M. Nicou, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, à Mézières.

Lignes de Soissons à Reims et à Charleville, — de Charleville à Hirson, — de Charleville à Givet, — de Charleville à Thionville, — de Longuyon à Longwy.

4e *Arrondissement.* — M. Dœrr, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, à Châlons-sur-Marne.

Ligne de Châlons à Reims, — de Saint-Hilaire à Batilly.

DEUXIÈME SECTION.

Service des mines.

1er *Arrondissement.* — M. Braconnier, ingénieur ordinaire des mines, à Nancy.

Lignes de Blesmes inclusivement à Avricourt, — de Nancy à Port-d'Atelier exclusivement, — d'Épinal à Remiremont, — de Lunéville à Saint-Dié, — de Frouard à Pagny-sur-Moselle, — de Lérouville à Sedan, — de Lure à Aillevillers (mémoire), — de Pagny à Longuyon (mémoire), — d'Épinal à Neufchâteau (mémoire).

2e *Arrondissement.* — M. Bertrand, ingénieur ordinaire des mines, à Vesoul.

Lignes de Troyes exclusivement à Petite-Croix (frontière), — de Troyes à Chaumont par Châtillon, — de Chaumont à Blesmes exclusivement, — de Bologne à Pagny-sur-Meuse exclusivement, —

de Saint-Dizier à Vassy, — de Chalindrey à Gray, — de Vesoul à Gray, — de Langres à Châtillon (mémoire), — de Langres à Dijon (mémoire).

Service des ponts et chaussées.

1er *Arrondissement.* — M. Picard, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, à Nancy.

Lignes de Blesmes inclusivement à Avricourt, — de Nancy à Port-d'Atelier exclusivement, — d'Épinal à Remiremont, — de Lunéville à Saint-Dié, — de Frouard à Pagny-sur-Moselle, — de Lérouville à Sedan, — de Lure à Aillevillers (mémoire), — de Pagny-sur-Moselle à Longuyon (mémoire), — d'Épinal à Neufchâteau (mémoire).

2e *Arrondissement.* — M. Gilbin, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, à Chaumont.

Lignes de Troyes exclusivement à Chalindrey exclusivement, — de Troyes à Chaumont par Châtillon, — de Bologne à Pagny-sur-Meuse exclusivement, — de Langres à Châtillon (mémoire).

3e *Arrondissement.* — M. N....., ingénieur ordinaire, à Saint-Dizier.

Lignes de Chaumont à Blesmes exclusivement, — de Saint-Dizier à Vassy.

4e *Arrondissement.* — M. Schœndœrffer, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, à Vesoul.

Lignes de Chalindrey inclusivement à Petit-Croix (frontière), — de Chalindrey à Gray, — de Vesoul à Gray, — de Langres à Dijon (mémoire).

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er février 1877.

---

2 *février* 1877. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Aubigné à la Flèche est supprimé, à dater du 1er février 1877.

Les archives de ce service seront remises au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et prolongements.

Idem. — MM. Zevaco, conducteur de 2e classe, chargé de l'intérim de l'arrondissement de Sartène, et Demoulin, conducteur de 3e classe, chargé de l'intérim de l'arrondissement de Calvi, sont respectivement chargés, à titre définitif, du service de ces arrondissements.

MM. Zevaco et Demoulin, rempliront les fonctions d'ingénieur ordinaire.

3 *février* 1877. — Le service du contrôle des travaux des 3e et 5e sections du chemin de fer de Montsoult à Amiens, comprenant les parties situées pour la 3e section, entre Méru et Beauvais, et pour la 5e section entre Saint-Omer en Chaussée, et la limite du département de l'Oise, est supprimé à dater du 1er février 1877.

Les archives de ce service seront remises au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord.

Idem. — M. Fénoux, ingénieur en chef, chargé du service maritime du département du Finistère et des études des chemins de fer d'embranchement de Brest au Conquet, et de Rosporden à Concarneau, est chargé, en outre de l'étude d'un chemin de fer d'embranchement de Châteaulin sur Camaret.

5 *février*. — M. Ritter (Ch.), ingénieur en chef de 2e classe, à Constantinople, a cessé d'être attaché au service du Gouvernement ottoman, à partir du 15 janvier 1877.

7 *février*. — M. Forestier, ingénieur ordinaire, actuellement sans destination, est chargé, dans le département de la Vienne, du service de l'arrondissement du Sud, et attaché, en outre, aux études du chemin de fer de Civray au Blanc, avec embranchement sur Confolens, en remplacement de M. Lecompte, précédemment appelé à un autre service ; M. Forestier résidera à Poitiers.

12 *février*. — Le service d'études et de construction des lignes de chemin de fer d'Aurillac à Saint-Denis et de Cahors à ou près Capdenac ou Figeac, est placé sous la direction de M. l'ingénieur en chef, directeur, Fargaudie.

Le service de chacune de ces lignes est confié, savoir : la ligne d'Aurillac à Saint-Denis, à M. l'ingénieur en chef Méray; la ligne de Cahors à ou près Capdenac ou Figeac, à M. l'ingénieur en chef Schellinx.

20 *février*. — M. Lefort, inspecteur général de 1re classe, placé dans la 1re section du conseil général des ponts et chaussées, remplacera, comme vice-président de cette section, M. Jégou d'Herbeline, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. Gendarme de Bévotte, inspecteur général de 1re classe, désigné pour faire partie de la 2e section du conseil général des ponts et chaussées, passera dans la 1re section, en remplacement de M. Lefort, nommé vice-président.

M. de Fourcy, récemment nommé inspecteur général de 1re classe, siégera dans la 2e section, en remplacement de M. Gendarme de Bévotte.

23 *février* 1877.— Le service du contrôle des travaux des lignes de Saint-Jean-d'Angély à Niort et de Niort à Ruffec est organisé de la manière suivante :

1° Ligne de Saint-Jean-d'Angély à Niort.

Partie comprise dans le département de la Charente-Inférieure : M. Bonneau, ingénieur ordinaire à Saint-Jean-d'Angély.

Partie comprise dans le département des Deux-Sèvres : M. Modelski, ingénieur ordinaire à Niort.

2° Ligne de Niort à Ruffec.

Partie comprise dans le département des Deux-Sèvres : M. Modelski, ingénieur ordinaire à Niort.

Partie comprise dans le département de la Charente : M. Alexandre, ingénieur ordinaire à Angoulême.

28 *février*. — M. de Thélin, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Privas et attaché au contrôle des travaux du chemin de fer d'Alais au Pouzin, est attaché, en outre, au contrôle des travaux de la ligne de Nîmes au Teil, par Remoulins, dans le département de l'Ardèche.

Idem. — M. Deslandes, inspecteur général de 2° classe, chargé du 4° arrondissement d'inspection, est chargé du 13° arrondissement, en remplacement de M. Lefébure de Fourcy, nommé inspecteur général de 1re classe.

M. Deslandes conserve d'ailleurs, provisoirement, le service du 4° arrondissement.

M. de Fourcy reste, à titre également provisoire, chargé de l'intérim du 7° arrondissement d'inspection.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés au grade de conducteur de 4° classe les candidats déclarés admissibles, ci-après désignés :

4 *janvier* 1877. — M. Louis (Henri), Loire-Inférieure, service maritime.

Idem. — M. Munier, Algérie.

8 *janvier.* — M. Clochard, Algérie.

9 *janvier* 1877. — M. Lafon, Aveyron, chemins de fer.
Idem. — M. Lacroix, Vendée, service ordinaire.
Idem. — M. Laborie, Seine, chemins de fer.
15 *janvier*. — M. Hasse, Meuse, canal de l'Est.
Idem. — M. Bouru, Seine, service ordinaire.
Idem. — M. Pichet (Georges), Seine-Inférieure, service ordinaire.
Idem. — M. Susini (Basile), Corse, service ordinaire.
26 *janvier*. — M. Pigneret, Cantal, chemins de fer.

2° AVANCEMENTS.

Sont nommés conducteurs principaux des ponts et chaussées les conducteurs de 1re classe dont les noms suivent :

	MM.		
1re inspection.	Rouland.	Seine-Inférieure. .	Ports maritimes.
	Moreaux.	Seine.	Service ordinaire.
	Morise.	Eure.	Idem
	Burin.	Seine-Inférieure. .	Idem.
2e inspection.	Chantraine.	Nord.	Service ordinaire et contrôle de travaux de chemins de fer.
	Leroy (Louis).	Pas-de-Calais. . .	Service maritime.
3e inspection.	Beuvelot.	Meurthe-et-Moselle	Service ordinaire.
	Julg	Ardennes.	Canal de l'Est.
	Bertin (Jean-Baptiste)	Vosges.	Service ordinaire.
	Royer.	Meurthe-et-Moselle	Idem.
	Hanotel.	Ardennes.	Canal de l'Est.
	Graff.	Idem.	Idem.
	Delachienne.	Meuse.	Idem.
4e inspection.	Virollet.	Allier.	Service ordinaire et service vicinal.
5e inspection.	Gauthier.	Saône-et-Loire. . .	Service ordinaire.
	Gresset.	Doubs.	Canal du Rhône au Rhin.
	Laudet.	Idem.	Service ordinaire.
6e inspection.	Bovis.	Rhône.	Navigation du Rhône.
	Bleine.	Hautes-Alpes. . . .	Service ordinaire.
7e inspection.	Christol.	Drôme.	Navigation du Rhône.
	Reymond.	Bouch.-du-Rhône. .	Service ordinaire.
	Tourniaire.	Basses-Alpes. . . .	Idem.
9e inspection.	Pèlegrin.	Haute-Garonne. . .	Chemins de fer de la Haute-Garonne.
	Serra.	Pyrénées-Orient. .	Service ordinaire.
10e inspection.	Lacor.	Gironde.	Service hydraulique.
	Lafontan.	Landes.	Service ordinaire.
	Delpy.	Hautes-Pyrénées. .	Chemins de fer.
	Delmas.	Gironde.	Service hydraulique.
	Lamberthod.	Idem.	Détaché au service départemental.
11e inspection.	Boisson.	Vienne.	Service ordinaire.
	Veillon.	Vendée.	Travaux maritimes.
12e inspection.	Gouëzel.	Morbihan.	Service des ports maritimes.
	Navereau.	Ille-et-Vilaine. . .	Service ordinaire et canal de Nantes à Brest.
	Bertin (Stanislas). .	Morbihan.	Idem.
13e inspection.	Ouvré.	Loire-Inférieure. .	Navigation de la Loire (3e section).
	Seuron.	Mayenne.	Service ordinaire et vicinal.
	Oudot.	Sarthe.	Service ordinaire et navigation du Loir.

MM.

11e inspection.	Pinet	Loiret	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing et chemin de fer d'Orléans à Châlons.
	Sanquin	Seine-et-Marne	Navigation de la Seine (1re section).
	Leloup (Auguste)	Aube	Service ordinaire.
	Saunier	Idem	Idem.
15e inspection.	Lacoste	Dordogne	Idem.
16e inspection.	Dupuy	Cantal	Service ordinaire et service vicinal.
Services divers	Montel	Seine	Contrôle de l'exploitation du réseau d'Orléans.
	Mérican	Lot	Idem.
	Mathieu	Seine	Contrôle de l'exploitation du réseau de l'Est.
	Lespinasse	Gironde	Contrôle de l'exploitation du réseau du Midi.
	Florent (Louis)	Finistère	Service ordinaire et service maritime.
	Filanowicz	Seine	Voies publiques.
	Seilheimer	Idem	Idem.
	Bigourat	Idem	Eaux et égouts.
	Houssin	Idem	Voies publiques.
	Poignon	Idem	Idem.
	Trèves	Algérie	Alger.
	Bendel	Idem	Constantine.

Sont élevés à la 1re classe les conducteurs de 2e classe des ponts et chaussées dont les noms suivent :

MM.

1re inspection.	Bosramier	Seine-et-Oise	Service ordinaire.
	Vamberten	Idem	Idem.
	Huet (Augustin)	Seine-Inférieure	Navigation de la Seine (4e section).
	Dupré	Idem	Service ordinaire.
	Volland	Seine	Idem.
2e inspection.	Hocard	Nord	Idem.
	Marquet	Aisne	Idem.
	Petit (Auguste)	Nord	Idem.
	Degenville	Aisne	Idem.
	Nollen	Pas-de-Calais	Service maritime.
3e inspection.	Mouton	Meuse	Canal de l'Est.
	Viard	Vosges	Service ordinaire.
	Pautsch	Meurthe-et-Moselle	Canal de l'Est.
	Flacon	Idem	Service ordinaire.
	Girardin	Idem	Canal de l'Est.
	Arnould	Idem	Canal de la Marne au Rhin.
	Bertrand	Marne	Service ordinaire.
	Girard	Meurthe-et-Moselle	Service ordinaire et service de chemins de fer.
	Urbain	Marne	Canal de la Marne au Rhin.
4e inspection.	Jourdain	Creuse	Service ordinaire.
	Naline	Indre	Idem.
5e inspection.	Robert	Haute-Saône	Idem.
	Perré	Ain	Idem.
	Barthod	Doubs	Idem.
	Roura	Jura	Idem.
	Rousset	Doubs	Service municipal de Besançon.

MM.

6ᵉ inspection.	Raffin	Isère	Service ordinaire.
	Marmey	Ardèche	Navigation du Rhône.
	Vergier	Drôme	Service ordinaire.
	Hugon	Savoie	Idem.
7ᵉ inspection.	Canale	Corse	Idem.
	Barberi	Idem	Idem.
8ᵉ inspection.	Brissaud	Ardèche	Idem.
	Decauquis	Gard	Service hydraulique et contrôle de chemins de fer.
	Bouteiller	Lozère	Chemin de fer de Mende à Séverac.
9ᵉ inspection.	Chanchole	Haute-Garonne	Service ordinaire.
	Gleize	Aude	Idem.
	Comps (Frédéric)	Haute-Garonne	Service hydraulique et contrôle de l'exploitation du réseau du Midi.
	Delpy	Ariége	Service hydraulique.
10ᵉ inspection.	Parenteau	Gironde	Service ordinaire.
	Courret	Idem	Congé illimité.
	Floret	Idem	Service maritime.
	Lobis	Landes	Service ordinaire.
	Bonnefoy	Idem	Idem.
	Mirabel	Hautes-Pyrénées	Chemin de fer de Pierrefitte.
11ᵉ inspection.	Marc	Charente	Service ordinaire.
	Bruneau	Charente-Infér.	Idem.
	Lagarde	Charente	Contrôle des travaux des chemins de fer des Charentes et exploitation du réseau d'Orléans.
12ᵉ inspection.	Levron	Ille-et-Vilaine	Service ordinaire.
	Trémenbert	Côtes-du-Nord	Canal de Nantes à Brest.
	Longrais	Finistère	Service maritime.
	Veloppé	Loire-Inférieure	Navigation de la Loire.
13ᵉ inspection.	Roulaud	Sarthe	Service ordinaire.
	Garreau	Idem	Idem.
	Chaplain	Idem	Idem.
	Olive	Manche	Idem.
	Leroy	Idem	Idem.
14ᵉ inspection.	Bureau	Côte-d Or	Service ordinaire.
	Attenot	Idem	Contrôle de travaux de chemins de fer.
	Léau	Yonne	Navigation de l'Yonne.
	Brûlé	Loir-et-Cher	Amélioration de la Sologne.
	Gerbault	Seine-et-Marne	Service ordinaire.
	Berger	Loir-et-Cher	Idem.
	Hue	Loiret	Idem.
15ᵉ inspection.	Rapin	Dordogne	Chemin de Libourne à Bergerac.
	Languepin	Gironde	Navigation de la Dordogne.
	Fourès	Lot	Service ordinaire.
16ᵉ inspection.	Patronier	Haute-Loire	Idem.
	Miermont	Puy-de-Dôme	Idem.
Serv. divers.	Klein	Seine	École des ponts et chaussées.
	Astié	Gironde	Contrôle de l'exploitation du réseau du Midi.
	Carlin	Seine	Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.
	Chéradame	Idem	Serv. central des phares.
	Peynot	Idem	Service vicinal.
	D'Hervilly	Idem	Voies publiques.
	Loyal	Idem	Eaux et égouts.

	MM.		
Serv. divers (suite).	Gacon	Seine	Voies publiques.
	Guillouard	Idem	Idem.
	Mahieu	Idem	Idem.
	Villemin	Idem	Idem.
	Le Roux	Idem	Idem.
	Gouverneur	Idem	Idem.
	Bardel	Idem	Eaux et égouts.
	Ferréol	Algérie	Province d'Oran.

Sont élevés à la 2e classe les conducteurs de 3e classe des ponts et chaussées dont les noms suivent :

	MM.		
1re inspection.	Warest	Seine	Navigation de la Seine (2e section).
	Decolliveaux	Seine-Inférieure	Ports maritimes.
	Leloup	Seine	Service ordinaire.
	Roussel	Seine-et-Oise	Idem.
	Bouche	Seine	Idem.
	Lemercier	Seine-Inférieure	Idem.
	Vezel	Seine	Chemin de fer de Ceinture.
	Baumgarth	Seine-et-Oise	Service ordinaire.
	Desvoies	Calvados	Idem.
	Leroux	Seine-Inférieure	Idem.
	Gros	Eure	Idem.
2e inspection.	Deguisne	Pas-de-Calais	Voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.
	Joncourt	Aisne	Navigation de la Belgique vers Paris.
3e inspection.	Guyot	Ardennes	Canal de l'Est.
	Petit (Jules)	Haute-Marne	Service ordinaire.
	Adamistre	Meuse	Canal de l'Est.
	Marchal	Ardennes	Service ordinaire.
	Macaire	Meuse	Canal de l'Est.
	Périsse	Meurthe-et-Moselle	Service ordinaire.
	Drouchon	Meuse	Canal de l'Est.
	Andre	Marne	Service ordinaire.
	Commartin	Seine-et-Marne	Navigation de la Marne (2e section).
	Thiot	Vosges	Canal de l'Est.
	Breymann	Meurthe-et-Moselle	Idem.
	Weber	Meuse	Canal de la Marne au Rhin.
	Rousette	Marne	Études de chemin de fer.
	Chéron	Idem	Service ordinaire.
	Fréquenez	Ardennes	Canal de l'Est.
4e inspection.	Dubois	Cher	Canal du Berri.
	Suche	Allier	Service ordinaire et service vicinal.
	Berthier	Idem	Idem.
	Foubert	Indre	Service ordinaire.
	Brunet	Puy-de-Dôme	Navigation de l'Allier.
5e inspection.	Couturier	Doubs	Service ordinaire.
	Courtois	Haute-Saône	Idem.
	Chambard	Jura	Idem.
	Gossot	Haute-Saône	Idem.
	Ethey	Doubs	Idem.
	Dureuil	Haute-Saône	Idem.
	Gardie	Saône-et-Loire	Idem.
	Bayard	Jura	Idem.
	Chevennement	Doubs	Idem.
	Debierre	Idem	Canal du Rhône au Rhin.
	Chabrison	Haute-Saône	Service ordinaire.
	Blanchard	Saône-et-Loire	Navigation de la Saône.
	Poncet	Ain	Service ordinaire.

	MM.		
	Jullien.	Drôme.	Service ordinaire.
6e inspection.	Buissière.	Isère.	Idem.
	Couly.	Haute-Savoie.	Idem.
	Delfau.	Alpes-Maritimes.	Idem.
	Protheau.	Bouch.-du-Rhône.	Idem.
7e inspection.	Maccabelli.	Idem.	Idem.
	Faissolle.	Alpes-Maritimes.	Idem.
	Esmiol.	Basses-Alpes.	Idem.
	Masse.	Gard.	Idem.
	Crebassa.	Aveyron.	Idem.
	Granier.	Idem.	Idem.
8e inspection.	Grammary.	Idem.	Service ordinaire et contrôle de chemins de fer.
	Prat.	Idem.	Chemin de fer de Rodez à Millau.
	[illegible]	Hérault.	Chemin de fer de Cette à Montbazin.
	[illegible]	Aude.	Chemin de fer de Carcassonne à Quillan.
	Ladrix.	Haute-Garonne.	Service ordinaire.
	Bautes.	Aude.	Idem.
9e inspection.	D'Aure de Lyas.	Haute-Garonne.	Idem.
	Devin.	Aude.	Chemin de fer de Carcassonne à Quillan.
	Clairac.	Haute-Garonne.	Service hydraulique.
	Favié.	Aude.	Service ordinaire et exploitation du Midi.
	Filhotte.	Basses-Pyrénées.	Service ordinaire et vicinal.
	Schuster.	Idem.	Idem.
	Dufau.	Idem.	Service maritime.
	Balas.	Gers.	Service ordinaire et vicinal.
	Barthélemy.	Haute-Garonne.	Service des inondations.
10e inspection.	Laurent.	Basses-Pyrénées.	Service ordinaire et vicinal.
	Mazel.	Tarn-et-Garonne.	Navigation de la Garonne.
	Saint-Alary.	Gironde.	Détaché au service départemental.
	Castets.	Idem.	Service hydraulique.
	Lanna.	Gers.	Service ordinaire et vicinal.
	Probst.	Indre-et-Loire.	Service ordinaire.
	Mery	Charente-Infér.	Travaux maritimes.
	Mariel.	Vendée.	Service ordinaire.
	Vivier.	Charente.	Service des routes départementale.
11e inspection.	Saunier.	Vendée.	Service ordinaire et réseau d'Orléans.
	Clément.	Charente-Infér.	Service des routes départementales.
	Lanoë-Bidard.	Ille-et-Vilaine.	Service ordinaire.
	Goubaux.	Finistère.	Ports maritimes.
	[illegible]	Ille-et-Vilaine.	Service de la navigation fluviale
	Le Renard.	Côtes-du-Nord.	Service des ports maritimes.
	Algarron.	Loire-Inférieure.	Service spécial de la Loire.
12e inspection.	Galès.	Finistère.	Service ordinaire du département.
	Hervouin.	Ille-et-Vilaine.	Service ordinaire.
	Le Troadec.	Finistère.	Service des routes départementales.
	Brochard.	Loire-Inférieure.	Idem.
	[illegible]	Ille-et-Vilaine.	Service ordinaire.
	Morel.	Loire-Inférieure.	Ports maritimes.

MM.

[illegible] inspection.	[illegible]	Maine-et-Loire.	Serv. de la Loire (3e section).
	[illegible]	Sarthe.	Service ordinaire.
	[illegible]encoq.	Mayenne.	Service de la navigation.
	[illegible]teville.	Orne.	Service ordinaire.
	[illegible]ard.	Sarthe.	Idem.
	Masson.	Eure-et-Loir.	Service ordinaire et vicinal.
	[illegible]geon.	Idem.	Idem.
	Plaumier.	Maine-et-Loire.	Service ordinaire.
	Saint.	Manche.	Service de la navigation.
	Despréaux.	Seine.	Contrôle des chemins de fer de l'Ouest.
	[illegible]on.	Manche.	Service ordinaire.
	[illegible]on.	Loir-et-Cher.	Serv. de la Loire (3e section).
	Barbé.	Mayenne.	Service ordinaire et vicinal.
	Moreau.	Idem.	Idem.
	[illegible]	Eure-et-Loir.	Idem.
	[illegible]	Maine-et-Loire.	Études de chemins de fer.
	Lukaszewski.	Loiret.	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.
14e inspection.	[illegible]	Seine-et-Marne.	Service ordinaire.
	[illegible]	Cher.	Service de la Sologne.
	Durand.	Côte-d'Or.	Service ordinaire et chemin de fer d'Auxerre à Nevers.
	Legouy.	Idem.	Idem.
	Nezondet.	Seine-et-Marne.	Idem.
	Diollot.	Côte-d'Or.	Idem.
	Miton.	Loiret.	Idem.
	Valdant.	Yonne.	Canal de Bourgogne.
	Mannuelle.	Aube.	Service ordinaire.
	Renaudot.	Côte-d'Or.	Idem.
	Mabilat.	Loiret.	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing
	Tocu.	Seine-et-Marne.	Service ordinaire.
	Boulier (aîné).	Yonne.	Navigation de la Seine et de l'Yonne.
	[illegible]	Seine-et-Marne.	Service ordinaire.
	Puiplat.	Nièvre.	Canal du Nivernais.
	Maurice (Auguste).	Côte-d'Or.	Canal de Bourgogne.
	Lua (Camille).	Aube.	Service ordinaire.
15e inspection.	Bousquet.	Lot.	Navigation du Lot.
	Bouchet.	Lot-et-Garonne.	Service ordinaire.
	Gaston.	Lot.	Idem.
16e inspection.	Cousin-Lalande.	Allier.	Chemin de fer de Vichy à Thiers.
	[illegible]olles.	Loire.	Service municipal de Saint-Étienne.
	Chambaud.	Haute-Loire.	Service ordinaire.
	Pradal.	Cantal.	Idem.
	Pardoux.	Puy-de-Dôme.	Idem.
	Renault.	Idem.	Idem.
	Odin.	Loire.	Idem.
	Myot.	Rhône.	Service municipal de Lyon.
	Morange.	Puy-de-Dôme.	Service ordinaire.
Serv. divers.	Robinson.	Seine.	Administration centrale (navigation).
	Dubois.	Idem.	Administration centrale (personnel, 2e bureau).
	Quenescourt.	Idem.	Administration centrale (comptabilité).
	[illegible]	Idem.	Administration centrale (comptabilité).

	MM.		
6e inspection.	Jullien.	Drôme.	Service ordinaire.
	Buissière.	Isère.	Idem.
	Couly.	Haute-Savoie.	Idem.
7e inspection.	Delfau.	Alpes-Maritimes.	Idem.
	Protheau.	Bouch.-du-Rhône.	Idem.
	Maccabelli.	Idem.	Idem.
	Faissolle.	Alpes-Maritimes.	Idem.
	Esmiol.	Basses-Alpes.	Idem.
8e inspection.	Masse.	Gard.	Idem.
	Crebassa.	Aveyron.	Idem.
	Granier.	Idem.	Idem.
	Grammary.	Idem.	Service ordinaire et contrôle de chemins de fer.
	Prat.	Idem.	Chemin de fer de Rodez à Millau.
9e inspection.	Gauriet.	Hérault.	Chemin de fer de Cette à Montbazin.
	Mourrier.	Aude.	Chemin de fer de Carcassonne à Quillan.
	Ladrix.	Haute-Garonne.	Service ordinaire.
	Bautes.	Aude.	Idem.
	D'Aure de Lyas.	Haute-Garonne.	Idem.
	Devin.	Aude.	Chemin de fer de Carcassonne à Quillan.
	Chairac.	Haute-Garonne.	Service hydraulique.
	Favié.	Aude.	Service ordinaire et exploitation du Midi.
10e inspection.	Filhotte.	Basses-Pyrénées.	Service ordinaire et vicinal.
	Schuster.	Idem.	Idem.
	Duffau.	Idem.	Service maritime.
	Balas.	Gers.	Service ordinaire et vicinal.
	Barthélemy.	Haute-Garonne.	Service des inondations.
	Laurent.	Basses-Pyrénées.	Service ordinaire et vicinal.
	Mazel.	Tarn-et-Garonne.	Navigation de la Garonne.
	Saint-Alary.	Gironde.	Détaché au service départemental.
	Castets.	Idem.	Service hydraulique.
	Lanna.	Gers.	Service ordinaire et vicinal.
11e inspection.	Probst.	Indre-et-Loire.	Service ordinaire.
	Mery.	Charente-Infér.	Travaux maritimes.
	Mariel.	Vendée.	Service ordinaire.
	Vivier.	Charente.	Service des routes départementale.
	Saunier.	Vendée.	Service ordinaire et réseau d'Orléans.
	Clément.	Charente-Infér.	Service des routes départementales.
12e inspection.	Lanoë-Bidard.	Ille-et-Vilaine.	Service ordinaire.
	Goubaux.	Finistère.	Ports maritimes.
	Leguetiant.	Ille-et-Vilaine.	Service de la navigation fluviale
	Le Renard.	Côtes-du-Nord.	Service des ports maritimes.
	Algarron.	Loire-Inférieure.	Service spécial de la Loire.
	Galès.	Finistère.	Service ordinaire du département.
	Hervouin.	Ille-et-Vilaine.	Service ordinaire.
	Le Troadec.	Finistère.	Service des routes départementales.
	[illegible].	Loire-Inférieure.	Idem.
	[illegible].	Ille-et-Vilaine.	Service ordinaire.
	Morel.	Loire-Inférieure.	Ports maritimes.

MM.

1[illegible]e inspection.	[illegible].	Maine-et-Loire.	Serv. de la Loire (3e section).
	[illegible].	Sarthe.	Service ordinaire.
	Menecoq.	Mayenne.	Service de la navigation.
	[illegible]teville.	Orne.	Service ordinaire.
	Bernard.	Sarthe.	Idem.
	Masson.	Eure-et-Loir.	Service ordinaire et vicinal.
	[illegible]geon.	Idem.	Idem.
	Pi[illegible]mier.	Maine-et-Loire.	Service ordinaire.
	Saint.	Manche.	Service de la navigation.
	Despréaux.	Seine.	Contrôle des chemins de fer de l'Ouest.
	Sanson.	Manche.	Service ordinaire.
	Latron.	Loir-et-Cher.	Serv. de la Loire (3e section).
	Barbé.	Mayenne.	Service ordinaire et vicinal.
	Moreau.	Idem.	Idem.
	Morin.	Eure-et-Loir.	Idem.
	[illegible].	Maine-et-Loire.	Études de chemins de fer.
	Lukaszewski.	Loiret.	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.
14e inspection.	Vignon.	Seine-et-Marne.	Service ordinaire.
	[illegible].	Cher.	Service de la Sologne.
	Durand.	Côte-d'Or.	Service ordinaire et chemin de fer d'Auxerre à Nevers.
	Legouy.	Idem.	Idem.
	Nezondet.	Seine-et-Marne.	Idem.
	Diollot.	Côte-d'Or.	Idem.
	Miton.	Loiret.	Idem.
	Valdant.	Yonne.	Canal de Bourgogne.
	Mannuelle.	Aube.	Service ordinaire.
	Renaudot.	Côte-d'Or.	Idem.
	Mabilat.	Loiret.	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing
	Tocu.	Seine-et-Marne.	Service ordinaire.
	Roullier (aîné).	Yonne.	Navigation de la Seine et de l'Yonne.
	Houdry.	Seine-et-Marne.	Service ordinaire.
	Puiplat.	Nièvre.	Canal du Nivernais.
	Maurice (Auguste).	Côte-d'Or.	Canal de Bourgogne.
	Lua (Camille).	Aube.	Service ordinaire.
15e inspection.	Bousquet.	Lot.	Navigation du Lot.
	Bouchet.	Lot-et-Garonne.	Service ordinaire.
	Gaston.	Lot.	Idem.
16e inspection.	Cousin-Lalande.	Allier.	Chemin de fer de Vichy à Thiers.
	[illegible]olles.	Loire.	Service municipal de Saint-Étienne.
	Chambaud.	Haute-Loire.	Service ordinaire.
	Pradal.	Cantal.	Idem.
	Pardoux.	Puy-de-Dôme.	Idem.
	Renault.	Idem.	Idem.
	Odin.	Loire.	Idem.
	Myot.	Rhône.	Service municipal de Lyon.
	Morange.	Puy-de-Dôme.	Service ordinaire.
Serv. divers.	Robinson.	Seine.	Administration centrale (navigation).
	Dubois.	Idem.	Administration centrale (personnel ; 2e bureau).
	Quenescourt.	Idem.	Administration centrale (comptabilité).
	[illegible].	Idem.	Administration centrale (comptabilité).

	MM.		
Serv. divers. (*suite*).	Cordier.	Seine.	Administration centrale (bureau d'expéditions).
	De Méringo.	Idem.	Administration centrale (dépôt des cartes et plans).
	Virollet.	Allier.	Contrôle des chemins de fer d'Orléans.
	Sallomon.	Charente-Infér.	Contrôle des travaux des Charentes et exploitation
	Bétis	Basses-Pyrénées.	Contrôle des chemins de fer du Midi.
	Poucy.	Gironde.	Idem.
	Beaudeloux.	Seine.	Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.
	Mary.	Idem.	Eaux et égouts.
	Guibourgé (Alfred).	Idem.	Voies publiques de Paris.
	Malessard.	Idem.	Eaux et égouts.
	Maréchal.	Idem.	Service hydraulique.
	Gaudriot.	Idem.	Service vicinal.
	Demolein.	Idem.	Voies publiques de Paris.
	Lasnier.	Idem.	Idem.
	Méker.	Idem.	Eaux et égouts.
	Williot.	Idem.	Voies publiques de Paris.
	Quignon.	Idem.	Eaux et égouts
	Lemaître.	Idem.	Idem.
	Blondeau.	Alger.	Service ordinaire.
	Gérard.	Oran.	Idem.
	Couette.	Constantine.	Idem.
	D'Agon de la Contrie.	Idem.	Idem.
	Félix.	Oran.	Idem.
	Mauloré.	Idem.	Idem.

Sont élevés à la 3e classe les conducteurs de 4e classe des ponts et chaussées dont les noms suivent :

	MM.		
1re inspection.	Ricada.	Seine.	Chemin de fer de ceinture autour de Paris.
	Lucas.	Calvados.	Service ordinaire.
	Desprès.	Seine-et-Oise.	Navigation de la Seine (3e section).
	Poidatz.	Idem.	Idem.
	Maison.	Eure.	Idem.
	Blanchet.	Calvados.	Service ordinaire.
	Lamy.	Seine.	Idem.
	Malau.	Seine-et-Oise.	Chemin de fer d'Épinay à Luzarches.
	Grousson.	Idem.	Service ordinaire.
	Langlassé.	Idem.	Idem.
	Buot.	Calvados.	Idem.
	Lucet.	Seine-Inférieure.	Idem.
	Baudart.	Idem.	Idem.
	Rousseau.	Seine-et-Oise.	Chemin de fer d'Épinay à Luzarches (actuellement à l'administration centrale).
2e inspection.	Saintes.	Somme.	Service ordinaire.
	Lesobre.	Oise.	Idem.
	Herselin.	Idem.	Idem.
	Monnehay.	Idem.	Idem.
	Warnier.	Idem.	Idem.
	Court.	Pas-de-Calais.	Chemin de fer d'Arras à Etaples.
	Rousselle.	Aisne.	Service ordinaire.
	Cazin.	Pas-de-Calais.	Idem.

	MM.		
2e inspection. (*suite*).	Annibert	Nord	Service ordinaire.
	Haeuw	Idem	Idem.
	Vitrant	Idem	Service maritime
	Cavel	Idem	Navigation de la Belgique vers Paris.
	Géneau	Pas-de-Calais	Chemin de fer d'Arras à Etaples.
3e inspection.	Hausser	Vosges	Canal de l'Est.
	Clerc	Haute-Marne	Service ordinaire et chemin de fer.
	Cabaillot	Meurthe-et-Moselle.	Service ordinaire.
	Cochin	Aisne	Navigation de l'Aisne.
	Gérard	Vosges	Service vicinal.
	Jean	Aisne	Navigation de la Marne (2e section).
	Perrin	Meurthe-et-Moselle.	Canal de la Marne au Rhin.
	Colin	Ardennes	Canal de l'Est.
	Reynders	Vosges	Service vicinal.
	Dubosque	Haute-Marne	Service ordinaire (actuellement en congé illimité)
	Hoffmann	Meurthe-et-Moselle.	Service ordinaire.
	Caudrelier	Vosges	Canal de l'Est.
	Milian	Marne	Service ordinaire.
	Robert	Meuse	Canal de l'Est.
	Rossignol	Haute-Marne	Service ordinaire.
	Laferté	Meuse	Idem.
	Morel	Idem	Études de chemins de fer.
	Petit (Félix)	Haute-Marne	Service ordinaire.
	Pagot	Ardennes	Idem.
4e inspection.	Rabiou	Nièvre	Service ordinaire.
	Lenoble	Saône-et-Loire	Navigation de la Loire.
	Henry	Seine	Chemin de fer de Clamecy à Nevers.
	Ferry	Allier	Navigation de l'Allier.
	Lutz	Nièvre	Navigation de la Loire.
5e inspection.	Lachaux	Haute-Saône	Service ordinaire.
	Janet	Saône-et-Loire	Idem.
	Monot	Côte-d'Or	Navigation de la Saône.
	Léger (Jean)	Saône-et-Loire	Service ordinaire.
	Despéret	Ain	Idem.
	Dubret	Haute-Saône	Navigation de la Saône.
	Petit (Claude)	Saône-et-Loire	Service ordinaire.
	Brun	Haute-Saône	Navigation de la Saône.
	Bollet	Ain	Service ordinaire.
	Bourquin	Belfort	Idem.
	Guillaume	Haute-Saône	Idem.
	Pellètier	Idem	Idem.
	Grept	Doubs	Idem.
	Bocquenet	Saône-et-Loire	Navigation de la Saône.
	Bobard	Idem	Idem.
	Winterer	Doubs	Canal du Rhône au Rhin.
	Petit (Jean)	Saône-et-Loire	Canal du Centre.
	Mieusset	Doubs	Service ordinaire.
	Quincy	Saône-et-Loire	Navigation de la Saône.
	Lechère	Idem	Service ordinaire.
6e inspection.	Chambon	Drôme	Navigation du Rhône.
	Planchu	Hautes-Alpes	Service ordinaire.
	Guiramond	Vaucluse	Idem.
	Doxat	Savoie	Idem.
	Donnadieu	Haute-Savoie	Chemin de fer d'Annecy-sur-Annemasse.
	Boisselier	Savoie	Service ordinaire.
	Morenas	Vaucluse	Idem.
7e inspection.	Rey	Bouch.-du-Rhône	Service ordinaire.
	Barjavel	Vaucluse	Navigation du Rhône.
	Sarrante	Basses-Alpes	Service ordinaire.
	Carbonel	Idem	Idem.
	Philip	Bouch.-du-Rhône	Idem.

MM.

7e inspection (suite).	Artaud	Alpes-Maritimes	Service ordinaire.
	Bonin	Idem	Idem.
	Mourrin	Idem	Idem.
	Tinel	Bouch.-du-Rhône	Idem.
	Renoux	Idem	Idem.
	Parault	Alpes-Maritimes	Idem.
	[illegible]	Corse	Idem.
	Forcioli	Idem	Idem.
	Aune	Alpes-Maritimes	Idem.
	Becqué	Corse	Idem.
8e inspection.	Grollier	Lozère	Chemin de fer de Mende à Séverac.
	Chastaingt	Aveyron	Service ordinaire.
	[illegible]guibert	Lozère	Chemin de fer de Mende à Séverac.
	R[illegible]eau	Ardèche	Service ordinaire.
	Gaillard	Hérault	Idem.
	Charmasson	Idem	Idem.
	[illegible]	Idem	Idem.
	Boulouis	Aveyron	Chemin de fer de Rodez à Millau.
	Abel	Lozère	Chemin de fer de Mende à Séverac
	Restaire	Idem	Idem.
	Mollinier	Aveyron	Chemin de fer de Rodez à Millau.
	Domaine	Ardèche	Service ordinaire.
	Colombiès	Aveyron	Chemin de fer de Rodez à Millau.
	Chevalier	Gard	Service ordinaire.
	Bergerol	Cantal	Chemin de fer de Marvejols à Neussargues.
	Armiéras	Gard	Service ordinaire.
	Gavy	Idem	Idem.
	Laborgue	Hérault	Chemin de fer de Mazamet à Bédarieux.
	Cousteau	Idem	Service ordinaire.
	Journet	Lozère	Idem.
9e inspection.	Bouchède	Pyrénées-Orientales	Service ordinaire.
	Jusseraud	Haute-Garonne	Idem.
	Raucoules	Tarn	Idem.
	Fabre	Idem	Idem.
	Gazin	Tarn-et-Garonne	Navigation du Tarn.
	Soulère	Pyrénées-Orientales	Service ordinaire.
	Bru	Idem	Port de Port-Vendres.
10e inspection.	Lerou	Lot-et-Garonne	Chemin de fer de Condom à Port-Sainte-Marie.
	Diuse	Gers	Service ordinaire.
	[illegible]	Basses-Pyrénées	Idem.
	Couraud	Gironde	Service hydraulique.
	Lapeyrère	Lot-et-Garonne	Chemin de fer de Condom à Port-Sainte-Marie.
	[illegible]	Gers	Service ordinaire.
	Lasserre	Basses-Pyrénées	Idem.
	Bouzon	Hautes-Pyrénées	Idem.
	Daraux	Idem	Idem.
	Thibault	Gironde	Service départemental.
	Guittard	Idem	Idem.
	Trousset	Gers	Service ordinaire.
	[illegible]	Gironde	Bassin à flot de Bordeaux.
	Bert	Idem	Idem.
	Laran	Tarn-et-Garonne	Navigation de la Garonne.
	Avril	Gironde	Service hydraulique.
	[illegible]	Gers	Service ordinaire.
	Charpentier	Lot-et-Garonne	Navigation de la Garonne.
	Larregain	Basses-Pyrénées	Service ordinaire.
	Dupuy	Idem	Idem.
	Bize	Gers	Idem.

MM.

10e inspection (*suite*).	Dubarry	Hautes-Pyrénées	Service ordinaire.
	Barbe	Gers	Idem.
	Sentoux	Idem.	Idem.
	Lapeyrère (Frix)	Idem.	Idem.
11e inspection.	Prévost	Charente-Inférieure	Service ordinaire.
	Danet	Vendée	Idem.
	Rabault	Vienne	Idem.
	Voyes	Charente-Inférieure	Navigation de la Sèvre.
	Biot	Vienne	Service ordinaire.
	Veau	Charente-Inférieure	Idem.
	Valadon	Deux-Sèvres	Navigation de la Sèvre.
	Fougerout	Charente-Inférieure	Service maritime.
	Le Bourdais	Indre-et-Loire	Service ordinaire.
	Girault	Vienne	Idem.
	Nayel	Indre-et-Loire	Idem.
12e inspection.	Martin (François)	Loire-Inférieure	Navigation de la Loire.
	Mériadec	Finistère	Service maritime.
	Frouec	Idem.	Idem.
	Vaillambert	Morbihan	Études de chemins de fer.
	Guyomard	Idem.	Canal de Nantes à Brest.
	Le Terrien	Finistère	Service ordinaire.
	Lorant	Ille-et-Vilaine	Navigation de la Vilaine.
	Le Forestier de Quilian	Finistère	Service ordinaire.
	Guinche	Morbihan	Canal de Nantes à Brest.
	Marius	Idem.	Service ordinaire.
	Crouan	Finistère	Service maritime.
	Roullan	Côtes-du-Nord	Service ordinaire.
	Gicquel	Idem.	Idem.
	Le Traon de Kerguidan	Morbihan	Idem.
	Prébosteau	Finistère	Service maritime.
	De Kerspédron	Ille-et-Vilaine	Service ordinaire.
	Quelmé	Finistère	Idem.
	Juguet	Idem.	Canal de Nantes à Brest.
	Thébaud	Morbihan	Service ordinaire.
	Borne-Bonnet	Finistère	Service maritime.
13e inspection.	Basset	Sarthe	Service ordinaire.
	Camus	Idem.	Idem.
	Desley	Manche	Idem.
	Hermé	Maine-et-Loire	Idem.
	Leneveu	Eure-et-Loir	Idem.
	François	Maine-et-Loire	Navigation de la Loire (3e section).
	Mahout	Loiret	Idem.
	Mignan	Manche	Service ordinaire.
	Pinguet	Sarthe	Service ordinaire et réseau de l'Ouest.
	Bizet	Orne	Service ordinaire et chemins de fer.
	Couilbaud	Sarthe	Navigation de la Sarthe.
	Niquet	Indre-et-Loire	Navigation de la Loire (3e section).
14e inspection.	Cervilleur	Nièvre	Canal du Nivernais.
	Parey	Yonne	Service ordinaire.
	Lisiot	Loir-et-Cher	Idem.
	Maringer	Seine-et-Marne	Idem.
	Thévant	Côte-d'Or	Canal du Nivernais.
	Legendre	Loir-et-Cher	Amélioration de la Sologne.
	Gousset (Myrtille)	Seine-et-Marne	Service ordinaire.
	Chapotot	Côte-d'Or	Idem.
	Colombier	Idem.	Idem.
	Renoult	Seine-et-Marne	Navigation de la Seine (1re section).
	Lorcet	Idem.	Service ordinaire.
	Oudin	Yonne	Canal du Nivernais.
	Guionet	Idem.	Service ordinaire.
	Sandré	Loir-et-Cher	Idem.
	Grézy	Seine-et-Marne	Idem.

	MM.		
14ᵉ inspection. (*suite*).	Vignier	Seine-et-Marne	Service ordinaire.
	Roux	Aube	Idem.
	Gousset (Auxiny)	Seine-et-Marne	Idem.
	Roulier jeune	Yonne	Navigation de l'Yonne.
	Leclerc	Loir-et-Cher	Amélioration de la Sologne.
	Cloutrier	Loiret	Navigation de la Loire (3ᵉ section).
15ᵉ inspection.	Masson	Lot	Navigation du Lot.
	Kosiorowski	Corrèze	Service ordinaire
	Veny	Idem	Idem.
	Cros-Puymartin	Dordogne	Idem.
	Ausset	Lot	Idem.
	Péchagut	Lot-et-Garonne	Navigation du Lot.
	Ségas	Idem	Service ordinaire.
	Leyrie (Jean)	Corrèze	Idem.
	Salsas	Dordogne	Service ordinaire (actuellement en congé illimité).
	Conduché	Lot	Idem.
	Pradeau	Lot-et-Garonne	Navigation du Lot.
	Colombet	Dordogne	Service ordinaire.
16ᵉ inspection.	Grégoire	Loire	Service ordinaire.
	Figeac	Cantal	Idem.
	Grand-Clément	Rhône	Service municipal de Lyon.
	Siant	Loire	Service ordinaire.
	Réol	Cantal	Idem.
	Vignol	Rhône	Chemin de fer de Givors à la Voulte.
	Taravant	Puy-de-Dôme	Service ordinaire.
	Bielawski	Idem	Idem.
	Mermet	Rhône	Idem.
	Sardin	Loire	Idem.
	Dufouilhoux	Puy-de-Dôme	Idem.
	Charbonnier	Idem	Idem.
	Peyrieux	Rhône	Service du génie militaire.
	Bardin	Puy-de-Dôme	Service ordinaire.
Services divers	Decroissant	Seine	Administration centrale (bureau d'expéditions).
	Duminy	Idem	Administration centrale (secrétariat du conseil général).
	Chambon	Idem	Administration centrale (bureau d'expéditions).
	Buzy	Idem	Idem.
	Lesne	Idem	Idem.
	De Ricouart d'Hérouville	Idem	Idem.
	Elleau	Idem	Idem.
	Guérinet	Idem	Administration centrale (comptabilité).
	Maurin	Vienne	Exploitation du réseau d'Orléans.
	De Gironcourt	Meurthe-et-Moselle	Exploitation du réseau de l'Est.
	Dubosc	Gironde	Exploitation du réseau du Midi.
	Rottée	Seine	Service vicinal.
	Chatenet	Idem	Voies publiques de Paris.
	Depiquigny	Idem	Eaux et égouts.
	Frédéric	Idem	Voies publiques de Paris.
	Plista	Idem	Idem.
	Dutoit	Idem	Idem.
	Walois	Idem	Idem.
	Portmann	Algérie	Constantine.
	Petetin	Idem	Idem.

	MM.		
Services divers (*suite*).	Pons	Constantine	Alger.
	Andra	Idem	Idem.
	Ochs	Idem	Constantine.
	Danaïs	Idem	Oran.
	Henry	Idem	Idem.
	Carteron	Idem	Idem.
	Mende	Idem	Alger.
	Saëuz	Brésil	Service détaché.
	Raymond	Gard	Irrigation de la vallée du Rhône.
	Bouthier	Seine	Administration centrale (secrétariat du conseil général).

3° CONGÉS.

4 janvier 1877.— M. Darbout, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de Vaucluse, est mis en congé illimité.

8 janvier. — M. Doublier, conducteur de 3e classe, au service de l'Algérie, est mis en congé illimité pour raisons de santé.

10 janvier. — M. Bridoux, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du Pas-de-Calais, est mis en congé illimité.

23 janvier. — M. Lefèvre (Ulysse), conducteur de 2e classe, attaché au service d'économie générale et de statistique des travaux publics, est mis en congé illimité et autorisé à passer au service de la compagnie Franco-Algérienne.

30 janvier. — M. Lhotte, conducteur de 4e classe, attaché au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, dans le département de la Seine, est mis en congé illimité et autorisé à passer au service de la compagnie des chemins de fer du Midi.

4e RETRAITES.

	Date d'exécution.
9 janvier 1877. — M. Tillinger, conducteur principal, Seine, service municipal de la ville de Paris	1er janvier 1877.
10 janvier. — M. Bloy, conducteur de 1re classe, Dordogne, service ordinaire	1er février 1877.
12 janvier. — M. Picard, conducteur principal, Seine-et-Marne, service ordinaire	1er avril 1877.

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Mosbach, conducteur de 3e classe, disponibilité	12 janvier 1877.
M. Vernier, conducteur de 4e classe, Ardennes, service ordinaire	8 janvier 1877.
M. Imbert, conducteur de 4e classe, disponibilité	15 novemb. 1876.

6° DÉCISIONS DIVERSES.

4 janvier 1877. — M. Decoherne, conducteur de 4e classe, au service de l'Algérie, passe au service ordinaire du département de Vaucluse.

12 *janvier*. — M. Elquinet, conducteur de 4e classe, en disponibilité, est attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne.

13 *janvier*. — M. Wackernie, ancien conducteur de 4e classe, est réintégré dans ses fonctions et attaché, dans le département du Pas-de-Calais, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

15 *janvier*. — M. Lemaître, conducteur de 3e classe, détaché au cabinet du ministre, est nommé rédacteur au ministère des travaux publics.

16 *janvier*.— M. Caveau, conducteur de 4e cl., au canal de Bourgogne, passe du département de l'Yonne dans celui de la Côte-d'Or.

Idem. — M. Cavarrot, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département des Landes, passe dans le département du Loiret, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.

23 *janvier*.— M. Moreau, conducteur de 4e classe, en service détaché, remis par le ministre de la guerre à la disposition du ministre des travaux publics, est attaché, dans le département de l'Orne, au service du réseau des chemins de fer d'Orléans à la mer.

Idem. — MM. Taton, conducteur de 2e classe, et Haman, conducteur de 3e classe, attachés au service du canal de l'Est (3e section), dans le département de Meurthe-et-Moselle, sont attachés, dans le même département, à la 4e section du même service.

24 *janvier*. — M. Laroque (J. B.), conducteur de 4e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché au service de l'Algérie (études du chemin de fer de Milianah à Adélia.

27 *janvier*. — M. Fricero, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes, est attaché au service central des phares dans le département de la Seine.

Idem. — M. Lobis, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département des Landes, est attaché, dans le même département, au service des études du chemin de fer de Mont-de-Marsan à Marmande.

30 *janvier*. — M. Verrière, conducteur de 2e classe, au service du canal du Rhône au Rhin, dans le département du Doubs, passe dans le département du Jura au même service.

L'Éditeur-Gérant, Dunod. — Paris, imp. Arnous de Rivière, rue Racine, 26.

LOIS.

(N° 108)

[15 décembre 1875.]

Loi relative à l'établissement d'un chemin de fer de Constantine à Sétif.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Constantine à Sétif, le dit chemin partant de la gare de Constantine, sur le chemin de fer de cette ville à Philippeville, et passant par ou près le Kroubs, les Oued-Rahmoun, El-Guerra, Saint-Donat et les Eulmas.

Art. 2. — Est approuvé la convention passée, le 26 juillet 1875, entre le gouverneur général civil de l'Algérie et le sieur *Jorel* (*Pierre-François-Henri*), ingénieur-constructeur, demeurant à Paris, rue Taitbout, n° 80, agissant tant en son nom personnel qu'au nom des sieurs *Tellier-Henrotte*, *Durieu* et *Konh-Reinach*, la dite convention portant concession du chemin de fer énoncé à l'article 1er.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations par la société anonyme que les concessionnaires devront former ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre de l'intérieur, après avis du ministre des finances et sur la proposition du gouverneur général civil de l'Algérie.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure à la moitié du capital total à réaliser par la compagnie, sans que, conformément à la convention susvisée, le capital à réaliser en actions puisse être inférieur à la somme de 10 millions de francs.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée avant que la moitié du capital-actions ait été versée et employée en achats de terrains ou travaux, en approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 4. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les recettes et les dépenses de premier établissement et celles d'exploitation, sera remis tous les trois mois au gouverneur général civil de l'Algérie et inséré au *Journal officiel* de la République française.

Art. 5. — La convention et le cahier des charges annexés à la présente loi ne seront passibles que du droit fixe de 3 francs.

CONVENTION.

L'an 1875, et le 26 juillet,

Entre le gouverneur général civil de l'Algérie, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation législative de la présente convention,

D'une part,

Et M. *Pierre-François-Henri Joret*, ingénieur-constructeur, domicilié à Paris, rue Taitbout, n° 80, agissant en son nom personnel et aux noms de MM. *Tellier-Henrotte Durien*, et *Konh-Reinach*, qui s'engagent avec lui à constituer une société anonyme et à garantir la souscription des actions de la dite société.

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le gouverneur général civil, au nom de l'État, concède à M. *Joret*, qui l'accepte, un chemin de fer de Constantine à Sétif, passant par ou près le Kroubs, les Ouled-Rahmoun, El-Guerra, Saint-Donat et les Eulmas.

M. *Joret* s'engage à exécuter le chemin de fer ci-dessus désigné à ses frais, risques et périls, en se conformant, pour la construction et l'exploitation, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — Le gouverneur général civil garantit, au nom de l'État, pendant la durée de la concession, un revenu annuel net de 7.350 francs par kilomètre exploité de la ligne de Constantine à Sétif, sans que la longueur à laquelle s'appliquera cette garantie puisse en aucun cas excéder 155 kilomètres.

Pour l'évaluation de ce revenu net kilométrique, les frais d'exploitation seront établis à forfait ainsi qu'il suit, par rapport aux recettes brutes kilométriques, savoir :

Au-dessous de 11.000 francs de recette brute, 7,000 francs, somme fixe ;
De 11.000 à 12.000 francs, 64 p. 100, sans excéder 7.440 francs ;
De 12.000 à 13.000 francs, 62 p. 100, sans excéder 7.800 francs ;
De 13.000 à 14.000 francs, 60 p. 100, sans excéder 8.120 francs ;
De 14.000 à 15.000 francs, 58 p. 100, sans excéder 8.400 francs ;
De 15.000 à 16.000 francs, 56 p. 100, sans excéder 8.640 francs ;
De 16.000 à 20.000 francs, 55 p. 100, sans excéder 10.400 francs ;
Au delà de 20.000 francs, 52 p. 100.

En conséquence, après avoir établi, comme il sera dit à l'article 5, le montant des recettes brutes par kilomètre à la fin de chaque année, on en déduira les frais d'exploitation d'après les bases ci-dessus et l'on obtiendra ainsi le re-

venu net kilométrique. Si ce revenu net est inférieur au minimum garanti de 7,350 francs, la différence sera payée par l'État au concessionnaire pour toute la ligne en exploitation; si, au contraire, le revenu net atteint ou dépasse ce minimum de garantie, il ne sera rien dû à la compagnie par l'État.

Il est stipulé, en outre, que toutes les fois que la recette brute kilométrique dépassera 18.000 francs, le tiers de l'excédant sera porté au compte de l'État, en déduction des annuités de garantie qu'il aura payées, et ce jusqu'au remboursement intégral de ces annuités de garantie cumulées.

La garantie de revenu stipulée par le présent article s'exercera à partir du jour de la mise en exploitation de la totalité de la ligne de Constantine à Sétif.

Art. 3. — M. *Joret* s'engage à constituer, dans les délais qui seront fixés par le gouverneur général de l'Algérie, une société anonyme au capital de 10 millions de francs, indépendamment des obligations dont l'émission sera reconnue nécessaire pour parfaire la somme réprésentant la dépense de la construction et de la mise en exploitation du chemin de fer de Constantine à Sétif.

Art. 4. — Comme garantie des engagements pris pour la construction et l'exploitation de la ligne de Constantine à Sétif, M. *Joret* versera, dans le délai qui sera fixé par le gouverneur général civil, à titre de cautionnement, une somme de 200.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme sera rendue à la compagnie par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux; le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 5. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie de revenu stipulée à l'article 2 ci-dessus, les formes suivant lesquelles les concessionnaires seront tenus de justifier vis-à-vis de l'État, et sous le contrôle de l'administration supérieure, des recettes brutes de la ligne de Constantine à Sétif.

Art. 6. — Le gouverneur général civil se réserve le droit, s'il le juge à propos, la compagnie entendue, de faire exécuter par les ingénieurs de l'Etat les travaux de la plate-forme du chemin de fer de Constantine à Sétif, pour le compte et aux frais de la compagnie, qui sera tenue de faire, en temps utile, l'avance des fonds nécessaires.

En conséquence, les études définitives de la nouvelle ligne seront faites par les ingénieurs de la compagnie et à ses frais, sous le contrôle du service des ponts et chaussées; les évaluations qui résulteront de ces études serviront de base à la somme à forfait que la compagnie aurait à mettre à la disposition de l'administration, dans le cas où la plate-forme serait établie par les ingénieurs de l'État, comme il est dit ci-dessus.

Art. 7. — A partir du moment où un revenu net de 9.000 francs par kilomètre, calculé comme il est dit à l'article 2 ci-dessus, aura été constaté sur la ligne de Constantine à Sétif pendant deux années consécutives, les excédants de ce revenu net de 9.000 francs, déduction faite de l'impôt sur les transports et des sommes qui pourront être appliquées au remboursement des annuités de

garantie payées par l'État, conformément à l'article 2, seront affectés par privilége, pendant toute la durée de la concession, à la construction et à l'exploitation de l'embranchement d'El-Guerra à Batna, jusqu'à concurrence d'un produit net, sur cet embranchement, de 7.350 francs, et pour une longueur totale qui ne pourra pas dépasser 80 kilomètres.

Le dit embranchement sera d'ailleurs construit et exploité dans les mêmes conditions que la ligne de Constantine à Sétif, et soumis au même contrôle.

Art. 8. — La compagnie constituée pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de Constantine à Sétif, en exécution de l'article 3 ci-dessus, s'engage, en outre, à construire et à mettre en exploitation, sans subvention ni garantie d'intérêt, l'embranchement d'El-Guerra à Batna, qui lui est concédé par le gouverneur général, à titre éventuel, et ce dans le délai de trois années au plus, à partir du moment où le revenu net de 9.000 francs par kilomètre, défini à l'article précédent, aura été atteint.

Art. 9. — Indépendamment de l'engagement formel que contracte la compagnie de Constantine à Sétif par l'article précédent, l'État se réserve le droit de lui prescrire l'exécution et la mise en exploitation, sans subvention ni garantie d'intérêt, de l'embranchement d'El-Guerra à Batna, dans un délai de trois ans, à dater du jour où la section de Constantine à El-Guerra aura été ouverte au public.

Si la compagnie, après mise en demeure, ne satisfait pas à cette prescription, elle sera considérée comme renonçant à la concession éventuelle qui lui est accordée par l'article 8, et, dans ce dernier cas, M. *Joret* s'engage, en son nom personnel, à se substituer à elle pour construire et exploiter le dit embranchement, aux conditions, aux époques et dans les délais fixés au paragraphe précédent du présent article, sous les réserves suivantes.

1° M. *Joret* sera autorisé à constituer, pour l'exécution et l'exploitation de l'embranchement d'El-Guerra à Batna, une société spéciale;

2° Les excédants de revenus nets sur la ligne de Constantine à Sétif, tels qu'ils sont définis à l'article 7 ci-dessus, lui seront attribués.

Art. 10. — Indépendamment du cautionnement de 200,000 francs stipulé à l'article 4 comme garantie des engagements pris pour la ligne de Constantine à Sétif, M. *Joret* versera un cautionnement de 100.000 francs, à titre de garantie des engagements pris personnellement par lui au sujet de l'embranchement d'El-Guerra à Batna, comme il est dit à l'article 9 ci-dessus.

Il est référé à l'article 4 ci-dessus pour ce qui concerne la nature de ce cautionnement, son versement et les conditions de sa restitution.

Art. 11. — La société prévue à l'article 9 ci-dessus devra être constituée par M. *Joret* dans le délai d'un an, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique de l'embranchement d'El-Guerra à Batna.

Dans le cas où M. *Joret*, substitué, conformément à l'article 9 ci-dessus, à la compagnie de Constantine à Sétif pour la construction et l'exploitation de l'embranchement d'El-Guerra à Batna, n'aurait pas constitué cette société spéciale dans le délai prescrit, il est stipulé :

1° Que le cautionnement de 100.000 francs, stipulé par l'article ci-dessus, deviendra la propriété de l'État;

2° Que l'administration sera libre de concéder à une compagnie particulière,

comme elle le jugera à propos, la construction et l'exploitation de l'embranchement de Batna, dont seront déchues la compagnie de Constantine à Sétif ainsi que la société spéciale définie à l'article 9 ci-dessus;

3° Que les excédants de revenu net de la ligne de Constantine à Sétif, tels qu'ils sont définis à l'article 7 ci-dessus, seront attribués à cette compagnie particulière.

Fait double, à Alger, le 26 juillet 1875.

Signé général CHANZY.
Signé H. JORET.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer partira de la gare actuelle de Constantine, suivra la vallée du Bou-Merzoug, passera par ou près les villages du Kroubs et des Ouled-Rahmoun, et arrivera à El-Guerra à l'entrée de la plaine de M'lila.

D'El-Guerra il s'infléchira vers l'ouest, pour arriver dans la plaine des Télaghma, en passant par ou près le village d'Oued-Seguin; puis il se dirigera sur Sétif, à travers les plaines des Abd-El-Nour et des Eulmas, en passant par ou près des centres de population de Saint-Donat, Saint-Arnaud et des Bas-Eulmas.

Art. 2. — Les travaux devront être achevés et le chemin mis en exploitation dans le délai de quatre ans, à partir de la déclaration d'utilité publique.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure. A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du gouverneur général civil, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit; l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du gouverneur général civil; l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

La compagnie devra présenter ses projets définitifs dans le délai d'un an au plus, à compter de la date du décret de concession, et avoir commencé ses travaux six mois après l'approbation des projets.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modi-

---

(*) Ce cahier de charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local de Granges à Gérardmer (*Ann.* 1877, 1er sem., p. 9, *Cahier de janvier*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 50. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration sur la proposition de la compagnie.

Art. 51. — La compagnie sera tenue de faire, dans un périmètre et dans les délais qui seront déterminés par l'administration, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront obligatoires que pour les stations présentant une population agglomérée d'au moins 5.000 âmes.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires restent libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 52. — (*Voir l'art. 51 du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 54. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 55. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit sur la ligne :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

Toutefois, si les besoins du service l'exigeaient, la compagnie devrait livrer gratuitement un deuxième compartiment.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Le service de la poste pourra exiger chaque jour un ou plusieurs trains spéciaux dont la marche sera réglée par M. le gouverneur général de l'Algérie, la compagnie entendue.

La rétribution à payer dans ce cas à la compagnie pour chaque train ne pourra excéder 0f,75 par kilomètre parcouru pour la première voiture et 0f,25 pour chaque voiture en sus de la première.

4° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

5° La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement des convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

6° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police ; le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie.

7° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation par M. le gouverneur général de l'Algérie des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8.000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie.

8° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

9° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être inférieure à celle des trains les plus rapides de la compagnie dans chaque section.

10° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les

convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un ordre de service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré conformément aux prescriptions d'un arrêté rendu par le gouverneur de l'Algérie, la compagnie entendue. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de première classe.

11° La compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront au maximum de 64 mètres carrés.

12° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'expert.

13° La position sera choisie de manière que les bâtiments construits aux frais de l'État ne puissent entraver en rien le service de la compagnie.

14° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux et appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

15° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 56. — La compagnie sera tenue, à toute réquisition de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert, par le gouverneur général civil de l'Algérie et par le ministre de l'intérieur, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de 2e classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci sera tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes; le prix de la location en sera fixé à raison de 0f,30 par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

Art. 57. — Sur chaque ligne, le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions et poser tous les appareils

nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne télégraphique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur de la ligne télégraphique pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit et devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et, au besoin, requise, par le gouverneur général civil de l'Algérie, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation de M. le gouverneur général de l'Algérie, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58 et 59. — (*Voir les art. 57 et 58 du type.*)

Art. 60. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur la ligne concédée ou qui pourraient être établis en prolongement de la dite ligne.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque,

Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 50. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration sur la proposition de la compagnie.

Art. 51. — La compagnie sera tenue de faire, dans un périmètre et dans les délais qui seront déterminés par l'administration, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront obligatoires que pour les stations présentant une population agglomérée d'au moins 5.000 âmes.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires restent libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 52. — (*Voir l'art.* 51 *du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 54. Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 55. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit sur la ligne :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

Toutefois, si les besoins du service l'exigeaient, la compagnie devrait livrer gratuitement un deuxième compartiment.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Le service de la poste pourra exiger chaque jour un ou plusieurs trains spéciaux dont la marche sera réglée par M. le gouverneur général de l'Algérie, la compagnie entendue.

La rétribution à payer dans ce cas à la compagnie pour chaque train ne pourra excéder 0f,75 par kilomètre parcouru pour la première voiture et 0f,25 pour chaque voiture en sus de la première.

4° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

5° La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement des convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

6° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police ; le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie.

7° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation par M. le gouverneur général de l'Algérie des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8.000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie.

8° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

9° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être inférieure à celle des trains les plus rapides de la compagnie dans chaque section.

10° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les

convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un ordre de service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré conformément aux prescriptions d'un arrêté rendu par le gouverneur de l'Algérie, la compagnie entendue. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de première classe.

11° La compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront au maximum de 64 mètres carrés.

12° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'expert.

13° La position sera choisie de manière que les bâtiments construits aux frais de l'État ne puissent entraver en rien le service de la compagnie.

14° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux et appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

15° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 56. — La compagnie sera tenue, à toute réquisition de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert, par le gouverneur général civil de l'Algérie et par la ministre de l'intérieur, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de 2e classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci sera tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes; le prix de la location en sera fixé à raison de 0f,30 par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

Art. 57. — Sur chaque ligne, le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions et poser tous les appareils

nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne télégraphique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur de la ligne télégraphique pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit et devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et, au besoin, requise, par le gouverneur général civil de l'Algérie, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation de M. le gouverneur général de l'Algérie, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58 et 59. — (*Voir les art. 57 et 58 du type.*)

Art. 60. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur la ligne concédée ou qui pourraient être établis en prolongement de la dite ligne.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque,

pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans le cas où le service des chemins de fer d'embranchement devrait être établi dans les gares de la compagnie, la redevance à payer à la dite compagnie sera réglée d'un commun accord entre les deux compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des dites compagnies, il sera statué par le gouverneur général, les deux compagnies entendues.

Dans ce cas, les dites compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie... (*Voir l'art.* 59 *du type.*)

Art. 61. — (*Voir l'art.* 60 *du type.*)

. . . .

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de 0f,18 par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, 0f,06 par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum déterminé en raison des dimensions autorisées des wagons.

Le maximum sera revisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

Art. 62. — Dans le cas de l'établissement d'une contribution foncière en

Algérie, la cote de cette contribution pour les chemins de fer serait calculée en raison de la surface de terrain occupée par ces chemins et leurs dépendances, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Dans le même cas, les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

Art. 63. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la police et la surveillance des chemins de fer et de leurs dépendances, et qui seront agréés par l'administration, auront qualité pour dresser procès-verbal sur les crimes, délits et contraventions concernant la conservation de la voie ferrée et de ses dépendances.

Art. 64. — Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du trésor public, une somme de 100 francs pour chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 57 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré conformément au décret du 27 mai 1854.

Art. 66. — La compagnie fait élection de domicile à Paris. Elle est tenue d'avoir à Constantine un représentant accrédité auprès de l'administration.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine ou au secrétariat de la préfecture de Constantine.

Art. 67. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de Constantine, sauf recours au Conseil d'État.

Vu pour être annexé à la loi adoptée par l'Assemblée nationale dans sa séance du 15 décembre 1875.

Le Président,
Signé Duc d'Audiffret-Pasquier.

Les Secrétaires,
Signé Félix Voisin, E. de Cazenove de Pradine, Louis de Ségur, Étienne Lamy, T. Duchatel

(N° 109)

[21 juin 1876.]

Loi qui autorise la ville de Paris à emprunter une somme de 120 millions de francs.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — La ville de Paris est autorisée à emprunter, au taux maximum de 5 1/2 p. 100, une somme de 120 millions de francs, remboursable sur ses revenus en soixante-treize ans, à partir de 1877.

Le produit de cet emprunt sera affecté au payement des dépenses énumérées dans le tableau annexé à la présente loi.

Il sera statué sur le mode de réalisation par décret rendu sur la proposition du ministre de l'intérieur.

Le montant annuel des lots applicables aux obligations sorties à chaque tirage sera fixé à 500.000 francs.

Art. 2. — Les actes susceptibles d'enregistrement, auxquels donnera lieu l'emprunt autorisé par la présente loi, seront passibles du droit fixe de 1 franc.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Tableau d'emploi des fonds à provenir de l'emprunt de 120 millions de francs.

Assainissement et nivellement de la butte des Moulins et de l'avenue de l'Opéra	45.000.000f
Prolongement du boulevard Saint-Germain, entre la rue de Rennes et le ministère des travaux publics	25.000.000
Reconstruction de l'entrepôt de Bercy	40.000.000
Rectification du quai de Javel, travaux aux abords du Champ de Mars, et imprévu	2.000.000
Création et amélioration de bâtiments scolaires	5.000.000
Frais de l'emprunt	3.000.000
Total	120.000.000f

(N° 110)

[21 juillet 1876.]

Loi qui autorise le département d'Ille-et-Vilaine à contracter un emprunt.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Le département d'Ille-et-Vilaine est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite, à emprunter, au lieu et place des communes, à la caisse des chemins vicinaux, aux conditions de cet établissement, une somme de 858.000 francs, qui sera affectée aux travaux des lignes ordinaires.

La réalisation de l'emprunt, soit en totalité, soit par fractions successives, ne pourra être effectuée qu'en vertu d'une décision du ministre de l'intérieur.

Cette décision ne sera prise que sur la production d'un état faisant connaître :

1° Le nombre des communes auxquelles le département a entendu se substituer ;

2° La somme pour laquelle il se substitue à chacune d'elles dans le montant de l'emprunt ;

3° La situation financière des communes.

Art. 2. — Les fonds nécessaires à l'amortissement de l'emprunt autorisé par l'article 1er seront prélevés sur le produit des centimes extraordinaires dont le maximum est fixé, chaque année, par la loi de finance, en exécution de la loi du 10 août 1871.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

(N° 111)

[21 juillet 1876.]

Loi qui autorise le département du Loiret à contracter un emprunt et à s'imposer extraordinairement.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Le département du Loiret est autorisé, sur la de-

mande que le conseil général en a faite, à emprunter à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser 5 p. 100, une somme de 140.000 francs, qui sera affectée aux travaux des chemins vicinaux.

L'emprunt sera réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec facilité d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement auprès de la caisse des dépôts et consignations.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

Art. 2. — Le département du Loiret est également autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant deux ans, à partir de 1879, 2 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté à l'amortissement de l'emprunt à réaliser en vertu de l'article 1er ci-dessus.

Cette imposition sera recouvrée indépendamment des centimes extraordinaires dont le maximum est déterminé, chaque année, par la loi de finances, en exécution de la loi du 10 août 1871.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

(N° 112)

[21 juillet 1876.]

Loi qui autorise le département de la Vendée à s'imposer extraordinairement.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

Article unique. — Le département de la Vendée est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite, à s'imposer extraordinairement, pendant cinq ans, à partir de 1877, un centime additionnel au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté aux travaux des chemins vicinaux ordinaires.

Cette imposition sera recouvrée indépendamment des centimes extraordinaires dont le maximum est fixé, chaque année, par la loi de finances, en exécution de la loi du 10 août 1871.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

(N° 113)

[29 juillet 1876.]

Loi relative à l'ouverture, à Paris, d'une Exposition internationale universelle en 1878.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

Art. 1er. — Le ministre des finances est autorisé à ouvrir, parmi les services spéciaux du trésor, un compte auquel seront imputés, d'une part, en dépense, les frais de construction, d'appropriation et d'exploitation de l'exposition universelle internationale de 1878, et, d'autre part, en recette, le produit des droits d'entrée, locations et autres perceptions dérivant de la dite exposition, ainsi que la subvention qui doit être fournie par la ville de Paris, lesquels devront être versés dans les caisses du trésor public au fur et à mesure de leur rentrée.

Art. 2. — La part contributive de l'État nécessaire pour balancer le compte spécial prévu par l'article 1er de la présente loi sera seule inscrite au budget de 1878.

Art. 3. — Les projets de toute nature relatifs à la construction, l'appropriation et l'exploitation de l'exposition de 1878, seront, préalablement à leur exécution, soumis à l'approbation du ministre de l'agriculture et du commerce.

Art. 4. — Par extension des dispositions des articles 69 et 73 du décret du 31 mai 1862, sur la comptabilité publique, le ministre aura la faculté d'accepter des soumissions directes pour l'exécution de ceux des dits travaux qu'il ne jugerait pas devoir être soumis à l'adjudication.

Toutefois, cette faculté est subordonnée à l'avis préalable d'une commission spéciale qui sera nommée par le ministre; les noms des membres de cette commission seront publiés au *Journal officiel*.

Art. 5. — Il sera rendu au Sénat et à la Chambre des députés un compte détaillé des opérations de recettes et de dépenses de l'exposition de 1878.

Art. 6. — Les actes désignés dans l'article 1er, paragraphe 9, de la loi du 28 février 1872, et passés par le ministre de l'agriculture et du commerce, en exécution de la présente loi, seront assujettis au droit fixe de 3 francs.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

(N° 114)

[9 août 1876.]

Loi qui crée au Conservatoire des arts et métiers, à Paris, une École destinée à l'étude et à l'enseignement des sciences dans leurs rapports avec l'agriculture.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

Art. 1er. — Une école destinée à l'étude et à l'enseignement des sciences dans leurs rapports avec l'agriculture sera fondée au Conservatoire des arts et métiers, à Paris, sous le nom d'*Institut agronomique.*

Art. 2. — Les professsaurs et répétiteurs, lors de la création de l'école, seront à la nomination du ministre, et il en sera de même pour les nouvelles chaires qui seraient créées. Mais, dans l'avenir, il sera pourvu aux vacances par un concours dont les conditions seront déterminées par un arrêté ministériel.

Art. 3. — L'établissement recevra des élèves externes, payant une rétribution scolaire, et des auditeurs libres.

Les élèves réguliers qui, à la suite des examens de fin d'études, en auront été jugés dignes, recevront un diplôme.

Art. 4. — Chaque année, quatre bourses de 1.000 francs et deux de 500 francs, donnant, les unes et les autres, droit à l'enseignement gratuit, et dix bourses, consistant dans la remise de toute rétribution scolaire, seront mises au concours par moitié entre les élèves diplômés des écoles d'agriculture et les autres concurrents qui se présenteront.

Les bourses ne seront néanmoins accordées et maintenues que si les candidats en sont jugés dignes.

Art. 5. — Les deux premiers élèves sortant chaque année pourront recevoir, aux frais de l'État, une mission complémentaire d'études. Cette mission durera trois ans et aura lieu tant en France qu'à l'étranger.

Art. 6. — Un champ d'expériences, dont la contenance ne pourra dépasser 50 hectares, sera affecté, avec les bâtiments nécessaires, au service de l'institut agnonomique.

La préeente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

DÉCRETS.

(N° 115)

[6 avril 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans la ville du Havre, d'une voie ferrée à traction de chevaux partant de la chaussée des Etats-Unis et se terminant à l'hôtel Frascati.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'une voie ferrée à tractions de chevaux, d'embranchement, dans la ville du Havre, partant de la chaussée des États-Unis et se terminant à l'entrée de l'hôtel Frascati, suivant les dispositions générales de la ligne rouge du plan ci-dessus visé, qui restera annexé au présent décret.

Art. 2. — La ville du Havre est autorisée à établir cet embranchement à ses risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions générales du cahier des charges du 26 août 1873, et à en confier l'exécution et l'exploitation à la banque française et italienne, en vertu du traité ci-dessus visé du 5 décembre 1875, qui restera annexé au présent décret.

Le parcours de l'embranchement ne donnera lieu à aucune augmentation du prix des places des voyageurs de la ligne principale.

Art. 3. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise devront être accomplies dans un délai de cinq ans, à partir de la promulgation du présent décret.

Entre les soussignés :

M. *Jules Masurier*, maire de la ville du Havre, agissant en cette qualité et dûment autorisé par délibération du conseil municipal du 2 juin 1875,

D'une part;

2° M. *F. de la Hault*, propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Georges, n° 38, agissant au nom de la banque française et italienne, ayant son siége également à Paris, rue de Provence, n° 34, en vertu d'une procuration passée devant Me *Pérard*, notaire à Paris, le 23 octobre 1873, laquelle, avec trois extraits de délibérations de l'assemblée générale et du comité consultatif de la

banque française et italienne, justificatifs des qualités, est demeurée annexée au traité de rétrocession des tramways du Havre en date du 3 novembre 1873

D'autre part,

Il a été exposé ce qui suit :

Un décret du 4 octobre 1873 a déclaré d'utilité publique et concédé à la ville du Havre l'établissement d'une ligne de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses voies publiques, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au dit décret, et autorisé la rétrocession de la dite ligne à la banque française et italienne. Mais l'expérience ayant démontré la nécessité de prolonger la ligne de Graville, aboutissant à la jetée du Nord, jusqu'à l'établissement de Frascati, sur un parcours d'environ 125 mètres, une délibération du conseil municipal du 2 juin 1875 a approuvé ce prolongement, et l'enquête ouverte sur le projet, le 23 août suivant, n'a révélé aucune opposition.

En conséquence, les soussignés ont arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le maire de la ville du Havre, en instance pour obtenir de l'État l'embranchement de voie ferrée pour tramways de la jetée du Nord à 'hôtel Frascati, rétrocède à la banque française et italienne, représentée par M. *F. de la Hault*, le dit embranchement, à titre de prolongement de la ligne qui lui est déjà rétrocédée.

Art. 2. — Cette rétrocession est faite aux clauses et conditions stipulées au cahier des charges spécial dressé par l'administration municipale, le 3 juin 1875, et sans augmentation du prix des places pour les voyageurs, pour la station de l'hôtel de ville à Frascati, et *vice versa*, et aussi sans supplément pour la compagnie du droit de stationnement stipulé à son traité du 3 novembre 1873.

Art. 3. — Les frais de timbre et enregistrement du présent seront à la charge de la banque française et italienne.

Fait double au Havre, le 5 décembre 1875.

Approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé F. de la Hault.
Signé J. Masurier.

(N° 116)

[6 avril 1876.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1876, *un crédit de* 2.250.000 *francs à titre de fonds de concours versés au trésor par le syndicat du canal de l'Est, pour l'exécution des travaux du dit canal.*

(N° 117)

[6 avril 1876.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1876, *un crédit de* 425.000 *francs à titre de fonds de concours versés au trésor par le département du Nord, pour les travaux d'amélioration de la rivière de l'Aa et des canaux de Neuffossé et de Bourbourg.*

(N° 118)

[6 avril 1876.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1876, *un crédit de* 1 *million de francs à titre de fonds de concours versés au trésor par le département de la Loire-Inférieure, pour l'achèvement du bassin de Penhoët, en cours d'exécution dans le port de Saint-Nazaire.*

(N° 119)

[6 avril 1876.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1876, *un crédit de* 900.000 *francs à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce de Bordeaux, pour l'achèvement du bassin à flot et la construction d'une forme de radoub au port de cette ville.*

(N° 120)

[6 avril 1876.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

. . . .

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux exécutés ou à exécuter

sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DIRECTE DE PARIS A CREIL.

	francs.
Projet d'établissement d'un pont à bascule à la station de Survilliers, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	3.136,00
Projet d'allongement d'une voie de garage à la station de Chantilly, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	806,40
Projet d'agrandissement de la maison du chef de section de la voie, à la gare de Chantilly, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	1.120,00

LIGNE DE PARIS A CREIL, PAR PONTOISE.

Projet d'établissement de quatre réservoirs de 50 mètres cubes chacun et de 20 robinets d'incendie à la gare de la Chapelle, présenté le 18 mai 1875, avec un détail estimatif montant à. .	35.840,00
Projet d'établissement d'une voie de garage à la station d'Enghien, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	7.392,00
Projet d'agrandissement de la lampisterie à la gare de Creil, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à. .	2.016,00

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE.

Projet de divers travaux dans la station de Liancourt, présenté le 18 mai 1875, avec un détail estimatif montant à.	27.440,00
Projet de divers travaux à la gare de Saint-Just, présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à.	235.200,00
Projet d'un nouveau réservoir et d'une nouvelle prise d'eau à la gare de Fives, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	11.760,00
Projet d'installation d'un parc à roues et de plusieurs bouts de voie à la gare de Fives, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	9.184,00
Projet d'établissement d'une plaque tournante dans la station de Vitry, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	3.696,00
Projet de travaux divers aux abords de Lille, présenté le 24 juillet 1875, avec un détail estimatif montant à.	278.880,00
Projet d'établissement d'un aqueduc et de quatre heurtoirs à la gare de Roubaix, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	17.780,00
A reporter.	634.250,40

	francs.
Report.	634.250,40

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE, PAR LAON.

Projet de modification des garde-corps du passage supérieur dit *Pont-Saint-Marcel*, à Laon, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	2.352,00

LIGNE DE TERGNIER A LAON.

Projet de construction d'une lampisterie incombustible à la gare de la Fère, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	2.576,00

LIGNE DE CREIL A BEAUVAIS.

Projet d'agrandissement du dortoir pour mécaniciens et chauffeurs à la gare de Beauvais, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	1.680,00

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

Projet de divers travaux à la gare de Tergnier, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	410.896,64
Projet d'élargissement d'un chantier découvert et de construction d'un mur de soutènement à la gare de Tergnier, présenté le 18 mai 1875, avec un détail estimatif montant à.	14.414,40
Projet d'installation de nouvelles machines-outils et d'une machine à vapeur à la gare de Tergnier, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	22.400,00
Projet de divers travaux complémentaires à la gare de Chauny, présenté le 18 mai 1875, avec un détail estimatif réglé à. . . .	75.600,00
Projet de divers travaux à la gare de Saint-Quentin, présenté le 8 avril 1874, avec un détail estimatif montant à.	12.320,00
Projet de nouvelles voies et d'agrandissement des bureaux de la petite vitesse à la gare de Saint-Quentin, présenté le 18 mai 1875, avec un détail estimatif montant à.	90.720,00

LIGNE DE SAINT-QUENTIN A ERQUELINES.

Projet d'agrandissement du dortoir des mécaniciens à la gare de Maubeuge, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	1.680,00
Projet d'agrandissement du corps de garde des agents des trains à la gare de Busigny, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	8.960,00
A reporter.	1.277.849,44

	francs
Report.	1.277.849,44

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet d'installations diverses dans la station d'Ailly-sur-Somme, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	39.200,00
Projet des travaux de la nouvelle station de Longpré, présenté le 8 mai 1874, avec un détail estimatif montant à.	358.400,00
Projet des installations nécessaires à l'alimentation des machines dans la gare de Longpré, présenté le 18 mai 1875, avec un détail estimatif montant à.	24.640,00
Projet d'établissement d'une voie de garage à la station de Montreuil-Verton, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	15 680,00
Projet d'établissement d'une station à Hesdigneul, présenté le 15 mai 1874, avec un détail estimatif montant à.	319.200,00
Projet d'installation d'une bascule de 30 tonnes sur la deuxième voie du bassin à flot de Boulogne, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	3.136,00

LIGNE DE DOUAI A QUIÉVRAIN.

Projet de divers travaux à exécuter à la gare de Blanc-Misseron, présenté le 24 juillet 1875, avec un détail estimatif montant à	24.640,00

LIGNE DE VALENCIENNES A AULNOYE.

Projet de divers travaux à exécuter dans la gare de Valenciennes, présenté le 7 juillet 1874, avec un détail estimatif montant à.	1.008.000,00

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet de raccordement entre les deux lignes de Lens à Ostricourt et de Lens à Arras, présenté le 15 janvier 1874, avec un détail estimatif montant à.	158.705,22
Projet de divers travaux à exécuter à la gare d'Aire, présenté le 15 mai 1875, avec un détail estimatif montant à.	58.240,00
Projet d'installation de deux plaques tournantes à la station d'Hénin-Liétard, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	7.392,00

LIGNE D'HAUTMONT A LA FRONTIÈRE.

Projet de construction d'un nouveau bureau pour l'employé des contributions indirectes dans la gare de Feignies, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	1.344.00
A reporter.	3.296.426,66

	francs.
Report.	3.296.426,66

LIGNE DE LILLE A CALAIS ET A DUNKERQUE.

Projet d'agrandissement des voies de la gare de Dunkerque, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à. .	182.560,00

RÉSEAU.

Projet de substitution de cinquante-deux plaques tournantes de $4^{m},20$ à des plaques de $3^{m},40$ de diamètre dans trente stations, présenté le 18 mai 1875, avec un détail estimatif montant à. .	64.064,00
Ensemble.	3.543.050,66

Les dépenses faites pour l'exécution des projets susmentionnés seront imputées sur le compte de 60 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 22 mai 1869, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées au dit compte.

(N° 121)

[6 avril 1876.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

. . . .

Art 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

Projet d'installation, à la gare de Bordeaux, d'un atelier pour les roues et ressorts et d'un autre atelier pour l'imprimerie des billets, présenté le 21 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à.	265.406',40

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront ajoutées, jusqu'à concurrence de la somme qui sera définitivement fixée par le ministre, après avis de la commission de vérification des comptes, aux dépenses de premier établissement des bâtiments communs aux deux réseaux que la compagnie possède à Bordeaux.

116.538f,50 en numéraire par le département;

125.700 francs en argent, redevances, terrains, matériaux par la compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est, les localités et particuliers intéressés;

121.119f,25 par l'État, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

Art. 4. — Le département n'entend en rien garantir les parts de subvention autres que la sienne, laquelle ne pourra, en aucun cas, excéder un chiffre de 116.538f,50.

Art. 5. — Les payements de la subvention auront lieu, sauf les réserves ci-après stipulées tous les six mois, au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Chacun des payements sera des deux tiers de la somme employée aux achats de terrains, aux travaux et approvisionnements de matériaux sur place, de matériel de voie et roulant. Le dernier versement, dont le montant sera d'au moins 25.000 francs, ne sera effectué que dans un délai de deux mois après l'ouverture de la ligne.

Art. 6. — Un délai d'un mois est stipulé pour permettre à l'administration de vérifier les situations qui seront dressées par les concessionnaires pour faire constater le montant des dépenses faites.

Art. 7. — Les subventions communales en argent seront recouvrées par l'administration, par tous les moyens de droit, et mises à la disposition des concessionnaires dans les délais et conditions fixés par les votes des communes.

Art. 8. — Le département se réserve le droit de retarder jusque dans le courant du premier semestre de l'année 1882 le payement de la part de subvention qui lui est afférente, à condition de tenir compte aux concessionnaires, au moment de ce payement, de l'intérêt à 5 p. 100 des sommes qui auraient dû leur être payées à chaque semestre dans les conditions stipulées aux articles 4 et 5.

Art. 9. — Il est bien entendu que le département ne s'engage à payer les intérêts que pour les parts de subvention lui incombant.

Art. 10. — En cas de non-payement des subventions, les concessionnaires auront le droit de suspendre leurs travaux, sous toutes réserves de dommages-intérêts.

Art. 11. — Avant la signature de l'acte de concession, les concessionnaires devront justifier d'un versement à la recette générale du département de l'Ain d'une somme de 10.000 francs, soit en numéraire, soit en rentes sur l'État ou en actions ou obligations des chemins de fer de Paris à Lyon et de Paris à Orléans, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme de 10.000 francs formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue aux concessionnaires lorsque le montant des retenues sur les travaux s'élèvera au moins à 25.000 francs.

Les intérêts de ce cautionnement restent la propriété des concessionnaires, qui pourront les toucher à la recette générale, aux époques où ils seront dus.

Art. 12. — La concession faisant l'objet de la présente convention ne sera définitive que si le concours de l'État s'élève à la somme de 121.119f,25, c'est-

à-dire que, dans le cas où l'État allouerait un chiffre moindre, les concessionnaires pourront renoncer à l'exécution de la voie projetée. Ils seront toutefois tenus de l'exécuter si, dans le mois qui suivra la notification à eux faite, par le préfet de l'Ain, du décret relatif à la subvention de l'État, ils n'ont pas fait connaître la résolution prise par eux de se considérer comme déliés de leurs engagements, et dans ce cas, les subventions du département et des communes leur resteront acquises.

Art. 13. — Si, dans un délai de deux ans, le décret déclaratif d'utilité publique n'est pas promulgué, la présente convention sera nulle et sans effet.

Approuvé l'écriture ci-dessus:
Signé Clément Desormes.

Approuvé l'écriture ci-dessus:
Signé J. Raclet.

Bourg, le 29 septembre 1875.

Le Préfet de l'Ain,
Signé Paul Esterhazy.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer de Marlieux à Châtillon, auquel s'applique le présent cahier des charges, se détachera de la ligne de Sathonay à Bourg, en un point de la station de Marlieux qui sera déterminé par l'administration, passera par ou près le Châtelard et arrivera à ou près Châtillon-sur-Chalaronne, en un point qui sera déterminé plus tard.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an, à partir du décret déclaratif d'utilité publique, et devront être terminés dans le délai de trois ans, à partir de cette date, de telle sorte qu'à l'expiration de ce dernier délai le chemin de fer soit livré à l'exploitation sur toute son étendue.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale. A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition, soumis à l'approbation de l'administration supérieure, pour ce qui concerne la grande voirie, et du préfet, pour ce qui concerne la petite.

L'administration et le préfet pourront y introduire les modifications qu'ils jugeront nécessaires. L'une de ces expéditions sera remise aux concessionnaires avec le visa du préfet, l'autre restera dans les bureaux de la préfecture. Les concessionnaires auront la faculté de proposer, en cours d'exécution, des modifications aux projets approuvés.

Les projets dans lesquels il s'agira de toucher ou de modifier d'une manière

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local de Granges à Gérardmer (*Annales* 1877, 1er sem., p. 9, *Cahier de janvier*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

116.538f,50 en numéraire par le département;

125.700 francs en argent, redevances, terrains, matériaux par la compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est, les localités et particuliers intéressés;

121.119f,25 par l'État, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

Art. 4. — Le département n'entend en rien garantir les parts de subvention autres que la sienne, laquelle ne pourra, en aucun cas, excéder un chiffre de 116.538f,50.

Art. 5. — Les payements de la subvention auront lieu, sauf les réserves ci-après stipulées tous les six mois, au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Chacun des payements sera des deux tiers de la somme employée aux achats de terrains, aux travaux et approvisionnements de matériaux sur place, de matériel de voie et roulant. Le dernier versement, dont le montant sera d'au moins 25.000 francs, ne sera effectué que dans un délai de deux mois après l'ouverture de la ligne.

Art. 6. — Un délai d'un mois est stipulé pour permettre à l'administration de vérifier les situations qui seront dressées par les concessionnaires pour faire constater le montant des dépenses faites.

Art. 7. — Les subventions communales en argent seront recouvrées par l'administration, par tous les moyens de droit, et mises à la disposition des concessionnaires dans les délais et conditions fixés par les votes des communes.

Art. 8. — Le département se réserve le droit de retarder jusque dans le courant du premier semestre de l'année 1882 le payement de la part de subvention qui lui est afférente, à condition de tenir compte aux concessionnaires, au moment de ce payement, de l'intérêt à 5 p. 100 des sommes qui auraient dû leur être payées à chaque semestre dans les conditions stipulées aux articles 4 et 5.

Art, 9. — Il est bien entendu que le département ne s'engage à payer les intérêts que pour les parts de subvention lui incombant.

Art. 10. — En cas de non-payement des subventions, les concessionnaires auront le droit de suspendre leurs travaux, sous toutes réserves de dommages-intérêts.

Art. 11. — Avant la signature de l'acte de concession, les concessionnaires devront justifier d'un versement à la recette générale du département de l'Ain d'une somme de 10.000 francs, soit en numéraire, soit en rentes sur l'État ou en actions ou obligations des chemins de fer de Paris à Lyon et de Paris à Orléans, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme de 10.000 francs formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue aux concessionnaires lorsque le montant des retenues sur les travaux s'élèvera au moins à 25.000 francs.

Les intérêts de ce cautionnement restent la propriété des concessionnaires, qui pourront les toucher à la recette générale, aux époques où ils seront dus.

Art. 12. — La concession faisant l'objet de la présente convention ne sera définitive que si le concours de l'État s'élève à la somme de 121.119f,25, c'est-

à-dire que, dans le cas où l'État allouerait un chiffre moindre, les concessionnaires pourront renoncer à l'exécution de la voie projetée. Ils seront toutefois tenus de l'exécuter si, dans le mois qui suivra la notification à eux faite, par le préfet de l'Ain, du décret relatif à la subvention de l'État, ils n'ont pas fait connaître la résolution prise par eux de se considérer comme déliés de leurs engagements, et dans ce cas, les subventions du département et des communes leur resteront acquises.

Art. 13. — Si, dans un délai de deux ans, le décret déclaratif d'utilité publique n'est pas promulgué, la présente convention sera nulle et sans effet.

Approuvé l'écriture ci-dessus:
Signé CLÉMENT DESORMES.

Approuvé l'écriture ci-dessus:
Signé J. RACLET.

Bourg, le 29 septembre 1875.

Le Préfet de l'Ain,
Signé PAUL ESTERHAZY.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer de Marlieux à Châtillon, auquel s'applique le présent cahier des charges, se détachera de la ligne de Sathonay à Bourg, en un point de la station de Marlieux qui sera déterminé par l'administration, passera par ou près le Châtelard et arrivera à ou près Châtillon-sur-Chalaronne, en un point qui sera déterminé plus tard.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an, à partir du décret déclaratif d'utilité publique, et devront être terminés dans le délai de trois ans, à partir de cette date, de telle sorte qu'à l'expiration de ce dernier délai le chemin de fer soit livré à l'exploitation sur toute son étendue.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale. A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition, soumis à l'approbation de l'administration supérieure, pour ce qui concerne la grande voirie, et du préfet, pour ce qui concerne la petite.

L'administration et le préfet pourront y introduire les modifications qu'ils jugeront nécessaires. L'une de ces expéditions sera remise aux concessionnaires avec le visa du préfet, l'autre restera dans les bureaux de la préfecture. Les concessionnaires auront la faculté de proposer, en cours d'exécution, des modifications aux projets approuvés.

Les projets dans lesquels il s'agira de toucher ou de modifier d'une manière

---

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local de Granges à Gérardmer (*Annales* 1877, 1er sem., p. 9, *Cahier de janvier*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

quelconque le chemin de fer des Dombes seront préalablement soumis à la ratification de l'administration supérieure, et les concessionnaires seront tenus de se conformer à toutes les conditions qui leur seront prescrites pour obtenir cette ratification.

Art. 4. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production des projets d'ensemble comprenant :

1° Un plan général à l'échelle de 1 dix-millième ;

2° Un profil en long à l'échelle de 1 cinq-millième pour les longueurs et de 1 millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison. Au-dessous de ce profil on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir : les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine ; la longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe ; la longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie ;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long ; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 5. — Le chemin sera exécuté pour une seule voie, sauf dans les stations et autres points où il sera nécessaire d'établir des voies d'évitement ou de garage.

Art. 6. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 0m,95. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres au moins.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,50 au moins.

La largeur en couronne du profil en travers sera de 3m,70.

Les concessionnaires établiront le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

L'épaisseur du ballast sera de 0m,30 au moins. Dans le cas où cette épaisseur serait reconnue insuffisante, les concessionnaires seront tenus de l'augmenter, de manière à donner à la voie une stabilité convenable.

Art. 7. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres. Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra ère ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des pentes et rampes est fixé à 0m,020.

Une partie horizontale de 50 mètres au moins devra être ménagée entre

deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Les concessionnaires auront la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui leur paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

Art. 8. — Si des gares d'évitement sont reconnues nécessaires, leur nombre, leur étendue et leur emplacement seront déterminés par le préfet, les concessionnaires entendus.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le préfet, les concessionnaires entendus.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par le préfet, sur les propositions des concessionnaires, après une enquête spéciale.

Les concessionnaires seront tenus, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet des dites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les dispositions principales;

2° D'une élévation des bâtiments, s'il en existe, à l'échelle de un centième;

3° D'un mémoire descriptif et justificatif.

Art. 9. — (*Voir l'art.* 10 *du type.*)

Art. 10. — (*Voir l'art.* 11 *du type.*)

. . . .

La largeur entre les têtes sera de $3^m,70$ au moins.

Art. 11. — (*Voir l'art.* 12 *du type.*)

. . . .

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4 mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à $4^m,30$.

Art. 12. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de 45°, sauf la réserve énoncée à l'article 13.

Les concessionnaires sont dispensés d'établir des barrières et des maisons de gardes aux passages à niveau.

Art. 13. — (*Voir l'art.* 14 *du type.*)

Art. 14. — Les concessionnaires seront tenus de rétablir et d'assurer à leurs frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par leurs travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des cours d'eau quelconques auront au moins 3m,70 entre les têtes. La hauteur et le débouché de chacun d'eux seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 15. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4 mètres entre les pieds-droits au niveau des rails et 5 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4m,30. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 16. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, les concessionnaires seront tenus de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais des concessionnaires, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne. Avant que les communications puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs ou par les agents voyers, en ce qui concerne leur service respectif, à l'effet de constater si les travaux provisoires ont la solidité suffisante et peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par le préfet pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 17.— Les concessionnaires n'emploieront, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; ils seront tenus de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration préfectorale.

Art. 18. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails ne sera pas inférieur à 14 kilogrammes.

Art. 19. — Les concessionnaires sont dispensés de séparer le chemin de fer des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture, sur tout le parcours du dit chemin. Toutefois l'administration aura la faculté, si elle le reconnaît utile et les concessionnaires entendus, d'exiger des clôtures dont elle fixera le mode:

1° Dans la traversée des lieux habités;

2° Sur 25 mètres de longueur de chaque côté des passages à niveau.

Art. 20 à 27. (*Voir les articles 22 à 29 du type.*)

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 28. — (*Voir l'article* 30 *du type.*)

Art. 29. — L'administration aura la faculté, dans le cas où la ligne serait prolongée au delà de Châtillon, de prescrire, les concessionnaires entendus, que certains passages à niveau d'une importance exceptionnelle soient pourvus de gardiens, les frais d'établissement et d'entretien de ces gardiens étant à la charge des concessionnaires.

Art. 30. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes. Il y en aura de deux classes au moins, les concessionnaires ayant la faculté de supprimer la première classe, dite *classe de luxe*. Celles de deuxième classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ou à vitres, et munies de rideaux. Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, et auront des banquettes à dossier. Il sera facultatif aux concessionnaires d'employer concurremment pendant l'été, du 1er mai au 1er novembre, pour la troisième classe, des voitures découvertes munies de banquettes avec dossier.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

Toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction, et seront constamment entretenues en bon état.

Art. 31. — Des arrêtés préfectoraux, rendus après que les concessionnaires auront été entendus, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'occasionnera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge des concessionnaires.

Les concessionnaires seront tenus de soumettre à l'approbation préfectorale les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Des arrêtés préfectoraux détermineront, sur la proposition des concessionnaires, le maximum et le minimum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour les concessionnaires, mais encore pour tous ceux qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de prolongement ou d'embranchement et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 32. — (*Voir l'article* 34 *du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 33. — La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'ar

1er du présent cahier des charges sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle commencera à courir de l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 du dit cahier des charges.

Art. 34. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits des concessionnaires sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Les concessionnaires seront tenus, etc. (*Voir l'art. 36 du type.*)

Art. 35. — (*Voir l'article 37 du type.*)

Art. 36. — Si les concessionnaires n'ont pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, ils seront déchus de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 10.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il est dit dans l'acte de concession, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Faute aussi par les concessionnaires d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute encore par eux d'avoir rempli les diverses obligations qui leur sont imposées par le présent cahier des charges, ils encourront la déchéance.

Tous les travaux exécutés, tous les matériaux approvisionnés, toutes les parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation, avec leur matériel, appartiendront au département, qui avisera aux moyens à employer pour la continuation et l'achèvement des ouvrages et pour toutes les conditions de l'exploitation.

Les concessionnaires seront déchus de tous leurs droits sans aucune indemnité. Les concessionnaires n'auront plus droit à la partie de la subvention qui n'aura pas été payée, et la partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Art. 37. — (*Voir les articles 40 et 41 du type.*)

Art. 38. — Les concessionnaires pourront céder tout ou partie des droits résultant de la concession et s'exonérer des charges et engagements correspondant aux droits cédés, en faisant agréer le substitué par l'administration.

TITRE IV.

SUBVENTIONS, TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 39. — Pour indemniser les concessionnaires des travaux et dépenses qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils en rempliront toutes les obligations, le département leur accorde, en outre de la subvention dont le montant et les conditions de payement sont indiqués dans l'engagement ci-annexé, l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX		
	de péage.	de transport.	totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. — Voitures couvertes et fermées à vitres en hiver, et à banquettes (3e classe)	0,044	0,021	0,065
Voyageurs. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces ou à vitres, munies de rideaux (2e classe)	0,067	0,033	0,10
Voyageurs. — Voitures de luxe (1re classe)	0,080	0,040	0,12
Enfants. — Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à condition d'être portés sur les genoux des parents ou personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30.)	0,01	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,105	0,045	0,15
Veaux, porcs, moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,038	0,022	0,06
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toute classe transportés à la vitesse des trains de voyageurs	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Comestibles. — Tissus. — Objets manufacturés. — Spiritueux et cafés	0,14	0,11	0,25
2e classe. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Sucre. — Drogues. — Epiceries. — Denrées coloniales	0,11	0,09	0,20
3e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées.—Chaux et plâtre.— Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons.—Planches.— Madriers. —Bois de charpente.— Marbre en bloc.— Albâtre.— Bitume.— Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,087	0,073	0,16
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais de fer et autres. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Cailloux. — Sables. — Argiles. — Briques. — Ardoises	0,072	0,048	0,12

SUITE DU TARIF.	PRIX		
3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.	de péage.	de transport.	totaux.
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Wagon ou chariot pouvant porter de 2 à 4 tonnes.	0,09	0,06	0.15
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,15	0.10	0.25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0.18	0.14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de troisième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0.12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0.08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,36	0.28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30

Les prix déterminés ci-dessus, pour les transports à grande et à petite vitesse, ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne sont dus aux concessionnaires qu'autant qu'ils effectueront eux-mêmes ces transports à leurs frais et par leurs propres moyens; dans le cas contraire, ils n'auront droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 5 kilomètres, elle sera comptée pour 5 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jus-

qu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,40.

Art. 40. — Tout train de voyageurs devra contenir des voitures de chacune des classes désignées en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteront.

Dans chaque train de voyageurs, les concessionnaires auront la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers fixés par l'administration, sur la proposition des concessionnaires.

Art. 41 et 42. — (*Voir les articles 44 et 45 du type.*)

Art. 43. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 2.000 kilogrammes. Néanmoins les concessionnaires ne pourront se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 2.000 à 4.000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Les concessionnaires ne pourront être contraints à transporter les masses pesant plus de 4.000 kilogrammes.

Art. 44. — (*Voir l'article 47 du type.*)

Art. 45. — Dans le cas où les concessionnaires jugeraient convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels des voies de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'ils sont autorisés à percevoir. Les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toutefois les concessionnaires pourront, quand ils le jugeront convenable, établir des trains à prix réduits sans être astreints à la formalité d'homologation indiquée plus bas.

Toute modification de tarif proposée par les concessionnaires, sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation préfectorale.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir dans l'intérêt des services publics ni aux réductions et remises qui seraient accordées par les concessionnaires aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 46. — Les concessionnaires seront tenus d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui leur seront confiés.

Art 47. — L'administration préfectorale déterminera, par des règlements

spéciaux et sur la proposition des concessionnaires, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations.

Aucun service ne pourra être exigé pendant la nuit, c'est-à-dire de huit heures du soir à six heures du matin en hiver, et de neuf heures du soir à cinq heures du matin en été.

Art. 48. — Les colis, bestiaux et objets quelconques seront enregistrés au fur et à mesure de leur réception. Un récépissé sera remis à l'expéditeur, sur lequel sera indiqué le prix total dû pour le transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare du départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains des concessionnaires et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, les concessionnaires seront tenus de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Les animaux, denrées et marchandises à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, le lendemain du jour de leur expédition.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition, au point de jonction, seront fixés par l'administration, sur la proposition des concessionnaires.

Art. 49. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, déchargement, transbordement et magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par le préfet, sur la proposition des concessionnaires.

Art. 50. — *(Voir l'art. 51 du type.)*

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 51. — *(Voir l'art. 52 du type.)*

Art. 52. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures des concessionnaires.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 53. — A chacun des trains réguliers de voyageurs, mixtes ou de marchandises qui seront désignés au commencement de chaque trimestre par l'ad-

ministration des postes, les concessionnaires seront tenus de réserver gratuitement, suivant les besoins de cette administration, un compartiment spécial de deuxième classe, ou un espace suffisant et distinct dans une voiture de même classe, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes.

Lorsque les concessionnaires modifieront la marche de leurs trains ordinaires, ils feront connaître les changements à l'administration des postes quinze jours à l'avance.

Les concessionnaires transporteront gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe.

Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure des concessionnaires.

Les facteurs ruraux des cantons traversés par la voie ferrée, en tournée de service, auront la faculté de voyager dans les wagons de troisième classe des concessionnaires, en ne payant que demi-place.

Art. 54. — (*Voir l'art.* 55 *du type.*)

. . . .

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers faire usage des voitures des concessionnaires, ceux-ci seraient tenus de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de troisième classe à deux banquettes.

Le prix de location en sera, etc. . . . .

Art. 55. — L'administration se réserve le droit de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Les concessionnaires seront tenus de faire garder par leurs agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner connaissance aux employés télégraphiques de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés des concessionnaires auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite des travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais des concessionnaires, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Les concessionnaires pourront être autorisés et au besoin requis d'établir à leurs frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de leur exploitation. L'établissement d'une ligne télégraphique deviendra obligatoire du jour où la ligne sera prolongée au delà de Châtillon-sur-Chalaronne.

Les concessionnaires pourront, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur,

se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

Les bureaux télégraphiques établis dans les stations des concessionnaires seront ouverts à la télégraphie privée dans la limite et suivant les conditions qui seront fixées par l'administration supérieure et conformément aux lois et règlements sur la matière.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 56 et 57. — (*Voir les art. 57 et 58 du type.*)
Art. 58. — (*Voir l'art. 59.*)

. . . .

Les concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les divers concessionnaires ne pourraient s'entendre entre eux sur l'exercice de cette faculté, l'administration statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Dans le cas où un concessionnaire, etc. . . . .

Art. 59. — Les concessionnaires seront tenus de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderaient un nouvel embranchement; à défaut d'accord, l'administration statuera sur la demande, les concessionnaires entendus.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour les concessionnaires.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration préfectorale.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie des dits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

L'administration se réserve le droit d'appliquer, quand elle le jugera nécessaire, les concessionnaires entendus, toutes les dispositions prévues par l'article 62 du cahier des charges d'Orléans à Châlons-sur-Marne.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité.

Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge des concessionnaires.

Art. 60. — Les agents et gardes que les concessionnaires établiront, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 61. — Le chemin de fer sera toujours placé sous la surveillance de l'administration préfectorale; les frais de contrôle de surveillance et de réception des travaux, les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par les concessionnaires. Afin de pourvoir à ces frais, les concessionnaires seront tenus de verser, chaque année, à la caisse du trésorier payeur général, une somme de 35 francs par kilomètre de chemin de fer concédé. Si les concessionnaires ne versent pas cette somme aux époques fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 62. — Les concessionnaires font élection de domicile à Lyon.

Art. 63. — Les contestations qui s'élèveraient entre les concessionnaires et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Ain, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 64. — Les frais d'enregistrement du cahier des charges et de la convention y annexée seront à la charge des concessionnaires.

Approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé Clément Desormes.

Approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé J. Raclet.

Bourg, le 29 septembre 1875.

Le Préfet de l'Ain,
Signé Estérhazy.

(N° 123)

[6 avril 1876.]

Affectation de terrains (Nord).

Décret portant affectation au département des travaux publics de parcelles de terrains provenant des fortifications déclassées de la place d'Avesnes (Nord) et qui sont nécessaires à la rectification de la route nationale, n° 2, entre la rue de Mons et le passage à niveau du chemin de fer d'Aulnoye à Anor.

(N° 124)

[6 avril 1876.]

Agrandissement de la gare de Mohon (Ardennes).

Décret portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare de Mohon (Ardennes), ligne de Reims à Charleville, conformément au plan dressé par les ingénieurs de la compagnie des chemins de fer de l'Est, à la date des 25-31 août 1875, lequel plan restera affecté au présent décret.

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Est est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Reims à Charleville.

Les formalités d'expropriation devront être accomplies dans un délai de deux ans.

(N° 125)

[6 avril 1876.]

Affectation de terrains (Pas-de-Calais).

Décret portant affectation au département des travaux publics de parcelles de terrains provenant des fortifications déclassées de la place de Saint-Venant (Pas-de-Calais), et qui sont nécessaires à la rectification de la route nationale, n° 16, dans la traversée des anciens terrains militaires de cette place.

(N° 126)

[7 avril 1876.]

Décret qui ouvre au gouvernement général civil de l'Algérie, sur l'exercice 1676, un crédit de 32.100 francs, à titre de fonds de

concours versés au trésor par le département de Constantine, pour les dépenses du personnel des ponts et chaussées.

. . . .

Art. 1er. — Il est ouvert au gouvernement général civil de l'Algérie, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1876, un crédit supplémentaire de 32.100 francs pour la participation du département de Constantine dans les dépenses du personnel des ponts et chaussées en 1876.

Le chapitre XV du dit budget est augmenté de pareille somme de 32.100 francs.

Art. 2. — Il sera pourvu aux dépenses imputables sur le crédit ouvert par l'article précédent au moyen des ressources versées au trésor à titre de fonds de concours.

Art. 3. — Les ministres de l'intérieur et des finances et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés de l'exécution du présent décret.

(N° 127)

[22 avril 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique le rachat par la ville de Paris des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu la loi en date du 29 floréal an X, relative à la concession des canaux de l'Ourcq, de Saint-Denis et de Saint-Martin ;

Vu le traité passé, le 19 avril 1818, entre la ville de Paris et les sieurs comte *de Saint-Didier* et *Vassal*, pour la concession des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis, et qui stipule les droits de navigation à percevoir sur ces canaux par le concessionnaire ;

Vu la loi du 20 mai 1818, notamment l'article 2, ainsi conçu :

« Est pareillement autorisée la perception :

« 1° Des droits de navigation concédés, par l'article 15 du traité, « aux dits sieurs comte *de Saint-Didier* et *Vassal* sur le canal de « l'Ourcq, pour en jouir pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater « du 1er janvier 1823 ;

« 2° Des droits de navigation et de stationnement aussi à eux

« concédés, par l'article 3 du même traité, pour quatre-vingt-dix-« neuf ans, à partir de la même époque, sur le canal de Saint-« Denis et le bassin de la Villette ; »

Vu la délibération, en date du 31 mai 1875, par laquelle le conseil municipal de Paris autorise le préfet de la Seine à préparer le rachat de la concession des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis ;

Vu le traité sous seings privés passé, à la date du 30 mars 1876, au nom de la ville de Paris, par le préfet de la Seine, avec la compagnie concessionnaire des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis pour le rachat de la concession des dits canaux d'après les bases indiquées dans la délibération susvisée ;

Vu les pièces des enquêtes ouvertes dans le département de la Seine, de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne, de l'Aisne et de l'Oise, sur la question du rachat des dits canaux ;

Vu les lettres du préfet de la Seine, des 29 juillet 1875 et 10 février 1876 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 6 janvier 1876 ;

Vu la lettre, en date du 15 mars 1876, par laquelle le ministre de l'intérieur déclare qu'il n'a aucune objection à élever contre « la mesure proposée par l'administration municipale de Paris » ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique le rachat par la ville de Paris des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis, affectés à la fois à la navigation et à l'alimentation de la ville.

Est approuvé le traité passé, à cet effet, entre le préfet de la Seine et les concessionnaires des dits canaux.

Art. 2. — Le maximum des droits de navigation à percevoir, tant sur le canal Saint-Denis que sur le canal de l'Ourq, est fixé conformément aux tableaux annexés au présent décret.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

RIVIÈRE ET CANAL DE L'OURCQ.

TARIF POUR L'ANNÉE 1862.

NOTE. On compte vingt et une distances du Port-aux-Perches à la Villette.

MARCHANDISES EN DESCENTE.

Bois à brûler.

	fr. c.
Bois à brûler, dur, par tonne et par distance de 5 kilomètres.	0,18
Bois à brûler, blanc, *idem*.	0,18
Fagots, *idem*.	0,10
Fagots blancs, bâtards, *idem*.	0,10
Bourrées et souches, *idem*.	0,10
Margotins, *idem*.	0,10

Sciage, bois ouvré.

Sciage dur, par tonne et par distance de 5 kilomètres.	0,22
Sciage blanc, *idem*.	0,22
Étaux, *idem*.	0,15
Grumes, *idem*.	0,15
Charpentes et traverses, *idem*.	0,15
Lattes, *idem*.	0,25
Bardeaux, *idem*.	0,25
Échalas, *idem*.	0,15

Combustibles divers.

Charbon de bois, par tonne et par distance de 5 kilomètres.	0,10
Charbon de terre, *idem*.	0,04
Tourbe carbonisée, *idem*.	0,04
Tourbe en nature, poussier de charbon de bois, *idem*.	0,03

Matériaux.

Pavés de toute nature, par tonne et par distance de 5 kilomètres. . .	0,01
Pierres de taille, *idem*.	0,04
Moellons, par tonne, embarqués au-dessus de Mareuil, pour tout le parcours.	0,33
Moellons, par tonne, embarqués au-dessous de Mareuil, *idem*.	0,50
Tuiles, par tonne, embarquées au-dessus de Lizy, *idem*.	0,33
Briques, par tonne, embarquées au-dessous de Lizy, *idem*.	0,50
Chaux vive, par tonne et par distance de 5 kilomètres.	0,01
Plâtre. Pierre à plâtre. — de la borne 5 et au-dessous.	0,10
Plâtre. Pierre à plâtre. — de la borne 5 jusqu'à la borne 24, par tonne et par distance.	0,05
Plâtre. Pierre à plâtre. — de la borne 24 jusqu'à la borne 48, *idem*.	0,02
Plâtre. Pierre à plâtre. — au-dessus de la borne 48, *idem*.	0,01
Sable et terre, par tonne et à forfait pour tout le parcours.	0,25

Grains et farines.

Blé, par tonne et par distance de 5 kilomètres.	fr. c.
Farine, *idem*.	0,06
Issues, *idem*.	
Avoine, *idem*.	

Diverses.

Paille et fourrages, par tonne et par distance de 5 kilomètres.	0,05
Légumes verts ou secs, *idem*.	0,01
Poudrettes, *idem*.	0,10
Liquides, épiceries, sel et marchandises non portées au tarif, *idem*. ..	0,06
Marchandises transbordées au confluent, *idem*.	0,04

MARCHANDISES EN REMONTE.

Les engrais liquides payeront :

1° Ceux qui ne dépasseront pas la borne 30, par tonne et par distance .	0,04
2° Ceux qui atteindront la borne 55, *idem*.	0,02
3° Et ceux qui dépasseront la dite borne 55, *idem*.	0,01
Toutes les autres marchandises, *idem*.	0,04

NOTA. MM. les négociants qui préféreraient l'application de l'ancien tarif sur la rivière de l'Ourcq pourront toujours la réclamer.

(N° 128)

[22 avril 1876.]

Décrets qui approuve le traité passé entre la compagnie des omnibus et la compagnie des tramways sud de Paris pour l'exploitation de la ligne circulaire de l'Etoile à la barrière du Trône, par le pont de l'Alma.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu, avec le cahier des charges y annexé, le décret du 9 août 1873 (*), qui concède au département de la Seine le réseau des tramways de Paris et de sa banlieue;

Vu le décret du 18 octobre 1873 (**), qui approuve le traité passé, le 22 juillet 1872, entre le département de la Seine et la compagnie des omnibus, pour l'établissement et l'exploitation des lignes intra-muros du dit réseau;

(*,**) *Annales* 1874, p. 303, 389.

Vu le traité en date du 1er mai 1875, aux termes duquel la compagnie des omnibus afferme à la compagnie des tramways sud de Paris l'exploitation de la ligne de l'Étoile à la barrière du Trône, par le pont de l'Alma, les boulevards de la rive gauche et le pont de Bercy ;

Vu la demande de la compagnie des tramways sud, en date du 18 février 1876, tendant à obtenir l'approbation de ce dernier traité ;

Vu la lettre de la compagnie des omnibus, en date du 7 mars 1876 ;

Vu le rapport de l'ingénieur en chef du contrôle, du 8 mars 1876 ;

Vu l'avis du préfet de la Seine, du 15 mars 1876 ;

La section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et des affaires étrangères du Conseil d'État entendue.

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvé le traité susvisé du 1er mai 1875, aux termes duquel la compagnie des omnibus, rétrocessionnaire des tramways intra-muros de Paris, afferme à la compagnie des tramways sud l'exploitation de la ligne circulaire de l'Étoile à la barrière du Trône, par le pont de l'Alma, les boulevards de la rive gauche et le pont de Bercy. Le dit traité restera annexé au présent décret.

L'exploitation aura lieu dans le mode et suivant les conditions fixés par le cahier des charges annexé au décret susvisé du 9 août 1873 et par le traité joint au décret également susvisé du 18 octobre 1873, la compagnie des omnibus restant responsable de l'exécution des dits cahier des charges et traité.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du préset décret.

TRAITÉ.

Par-devant Mes *Mocquard* et *Lavoignat*, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu :

M. *Charles-Louis Berthier*, ancien président du tribunal de commerce de la Seine, officier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, place de la Madeleine, n° 30,

Et M. *Pierre-César Dubut de Saint-Paul*, propriétaire, chevalier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, rue Pasquier, n° 2 ;

Tous deux agissant au nom et comme administrateurs de la compagnie générale des omnibus, dont le siége est à Paris, rue Saint-Honoré, n° 155, société anonyme créée et constituée suivant acte reçu par Mes *Mocquard* et

Halphen, notaires à Paris, le 19 février 1855, et approuvée par décret impérial en date du 22 du même mois, le tout publié conformément à la loi;

Et, en outre, comme spécialement autorisés à l'effet des présentes par délibération du conseil d'administration de la dite compagnie, en date du 29 avril 1875,

D'une part,

M. *Prosper-Philogène-Marie de Bon-Secours Petit-Bergonz*, propriétaire, chevalier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, rue Saint-Honoré, n° 346,

Et M. le comte *Hubert Delamarre*, propriétaire, chevalier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, rue des Saussaies, n° 3,

Agissant au nom et comme administrateurs de la compagnie générale des tramways de Paris (réseau sud), société anonyme ayant son siége à Paris, rue du Helder, n° 3, formée suivant acte reçu par Me *Lavoignat* et son collègue, notaires à Paris, le 14 janvier dernier, définitivement constituée aux termes de deux délibérations de l'assemblée générale des actionnaires, en date des 14 et 23 janvier 1875, et publiée conformément à la loi;

MM. *Petit-Bergonz* et *Delamarre*, agissant en outre en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par le conseil d'administration de la dite compagnie suivant délibération prise le 20 avril dernier (1875),

D'autre part,

Lesquels ont d'abord exposé ce qui suit :

I.

Par décret du 18 octobre 1873, la compagnie générale des omnibus est devenue concessionnaire de toutes les lignes de tramways à établir dans l'intérieur de Paris.

Cette concession, qui a été consentie pour une durée devant expirer le 31 mai 1910, comprend :

1° La ligne dite *circulaire*, telle qu'elle est décrite au § 1er de l'article 1er du traité de concession;

2° Les tronçons de lignes ou rayons pénétrant dans Paris et formant le prolongement des lignes de tramways extérieurs.

La compagnie des omnibus, qui a obtenu cette concession en raison du privilége dont elle jouit pour l'exploitation de l'industrie du transport en commun dans l'intérieur de Paris, s'est réservé l'exploitation directe des lignes de l'intérieur, et, tout en restant titulaire de la concession des rayons dont il est ci-dessus question et qu'elle est obligée d'établir, a consenti à ce que les dits rayons fussent exploités par les entreprises des tramways extérieurs, à la charge, par ces entreprises, de lui payer annuellement une redevance kilométrique dont l'importance, qui ne doit pas dépasser 7.000 francs ni être inférieure à 3.000 francs, serait fixée amiablement entre les parties, et, à défaut d'accord, par l'autorité préfectorale.

II.

D'un autre côté, l'entreprise des tramways extérieurs (réseau sud) appar-

tient à la compagnie qui est ici représentée par MM. *Petit-Bergonz* et *Delamarre* et qui a été formée à cet effet.

Par suite, cette compagnie se trouve dans la nécessité d'exploiter les tronçons de lignes formant le prolongement des tramways extérieurs (réseau sud) et pénétrant dans l'intérieur de Paris, mais à la charge par elle de payer à la compagnie générale des omnibus la redevance dont il est parlé ci-dessus.

C'est le montant de cette redevance que MM. *Petit-Bergonz* et *Delamarre*, en leurs dites qualités, ont demandé à la compagnie générale des omnibus de fixer d'un commun accord.

Mais ils ont proposé en même temps à la compagnie générale des omnibus de se charger, moyennant le payement d'une autre redevance, de l'exploitation d'une portion de la ligne circulaire concédée exclusivement à la compagnie générale des omnibus dans l'intérieur de Paris.

Ces propositions ayant été acceptées, les parties ont arrêté les conventions suivantes :

Art. 1er. — La compagnie des tramways de Paris (réseau sud), qui a déjà droit à l'exploitation des tronçons de lignes ou rayons formant le prolongement dans l'intérieur de Paris des tramways extérieurs (réseau sud), aura droit, en outre, à titre de fermière et à partir du jour de l'achèvement des voies ferrées que la compagnie générale des omnibus est tenue d'établir sur la ligne ci-après indiquée, soit le 31 mai 1876, à l'exploitation de la ligne circulaire concédée exclusivement à la compagnie générale des omnibus, mais seulement dans la partie de cette ligne comprise entre la place du Trône et celle de l'Étoile.

Telle, au surplus, que la partie de ligne est figurée et indiquée par la teinte rouge sur un plan qui est demeuré ci-annexé, après avoir été certifié véritable par les parties et avoir été revêtu d'une mention d'annexe par les notaires soussignés.

Quant aux tronçons de lignes formant le prolongement des lignes extérieures, et dont l'exploitation appartient à la société des tramways, ils sont indiqués sur le même plan par la teinte bleue.

Art. 2. — La durée de la location de la ligne ci-dessus indiquée expirera le 31 mai 1910, c'est-à-dire en même temps que la concession de la compagnie générale des omnibus et de celle de la compagnie des tramways sud.

Toutefois, il est fait exception en ce qui concerne la portion de ligne comprise entre le pont de l'Alma et la place de l'Étoile.

Le cahier des charges indiquant, en effet, le pont de l'Alma comme point de départ de la ligne circulaire, il demeure convenu que si l'administration venait à décider que la section du pont de l'Alma à l'Étoile devait faire partie de la ligne de la Villette à l'Étoile, cette section ne sera pas comprise dans la présente location, qui s'arrêtera alors au pont de l'Alma.

Cette modification, acceptée d'avance par les parties, ne donnera lieu entre elles à aucune indemnité.

D'autre part, il est convenu entre les parties que l'extrémité de la ligne de Montreuil aboutissant à la barrière du Trône sera modifiée d'un commun accord dans son tracé, de façon qu'elle puisse se relier avec la ligne faisant

partie du réseau semi-circulaire et indiqué ci-dessus sous le n° 1, sous l'assentiment, bien entendu, de l'autorité.

Art. 3. — La compagnie des tramways de Paris (réseau sud) conservera sa liberté d'action quant au mode d'exploitation; mais elle se conformera à toutes les prescriptions de l'administration.

MM. *Petit-Bergonz* et *Delamarre* déclarent avoir pris connaissance, à ce sujet, du cahier des charges imposé à la compagnie des omnibus, et obliger la compagnie qu'ils représentent à l'exécution de toutes les clauses qu'il contient.

MM. *Petit-Bergonz* et *Delamarre*, aux dits noms, s'engagent, en outre, d'une manière formelle, à ne pas baisser le prix des tarifs qui sont établis au cahier des charges (art. 20 de ce cahier des charges), et ce, soit directement, soit en modifiant l'organisation des lignes, sans l'assentiment préalable de la compagnie générale des omnibus.

La compagnie des tramways sud supportera toutes les charges de ville et de police et redevances qui frappent ou pourront frapper par la suite l'exploitation, sans aucun recours ni répétition contre la compagnie générale des omnibus.

Art. 4. — Ainsi que cela a été prévu dans les cahiers des charges imposés par l'administration, des relations de correspondances seront établies partout où cela sera possible entre les services de la compagnie des tramways de Paris (réseau sud), à l'extérieur ou à l'intérieur de Paris, et ceux de la compagnie générale des omnibus, soit que ces derniers s'exercent par les omnibus voie de terre, soit qu'ils s'exercent par des voitures circulant sur des rails établis par la compagnie.

Mais, à raison de ces correspondances, la compagnie des tramways sud payera à la compagnie des omnibus 0f,20 par chaque voyageur qu'elle lui aura donné en correspondance.

De son côté, la compagnie générale des omnibus tiendra compte à la compagnie des tramways sud de 0f,10 pour chaque voyageur qu'elle recevra dans ses voitures, venant, par correspondance, de l'entreprise des omnibus.

Les deux compagnies s'entendront préalablement sur le mode à suivre pour l'usage de la correspondance par les voyageurs et le contrôle de ces correspondances.

Les décomptes des correspondances seront établis et réglés chaque mois entre les deux entreprises.

La compagnie des omnibus transmet, sans aucune garantie, à la compagnie des tramways sud les droits et avantages qui lui appartiennent au sujet des correspondances avec les concessionnaires de la zone du nord, mais seulement en ce qui concerne les lignes qui font l'objet de la présente convention, et à la charge, par la dite compagnie des tramways sud, d'exercer les dits droits à ses risques et périls.

Art. 5. — Les parties ont ainsi fixé les redevances à payer annuellement à la compagnie générale des omnibus, à raison de la présente location.

1° Pour les parties teintées sur le plan en bleu, c'est-à-dire pour les tronçons de lignes formant le prolongement des lignes des tramways extérieurs (réseau sud), la redevance annuelle sera de 4.000 francs par kilomètre;

2° Et pour les parties teintées en rouge sur le plan ci-annexé, c'est-à-dire

pour la ligne formant le parcours circulaire de la place du Trône à l'Arc-de-Triomphe de l'Étoile, elle sera de 6.000 francs par kilomètre.

En conséquence, MM. *Petit-Bergonz* et *Delamarre* obligent la compagnie des tramways (réseau sud) à payer ces redevances annuelles et kilométriques à la compagnie générale des omnibus en quatre termes et payements égaux et d'avance à partir du jour où les lignes seront établies et où commencera l'exploitation, qui devra avoir lieu au plus tard dans les délais fixés par l'administration.

Tous les payements devront être effectués au siége de la compagnie générale des omnibus.

Art. 6. — Le métrage destiné à fixer le chiffre de chaque redevance sera fait contradictoirement par les parties, et établi d'après la longueur du trajet, que la voie soit simple ou double. Dans ce métrage ne seront pas comprises les voies de garage ou d'évitement qui existeraient dans le parcours, mais seulement la longueur totale du point extrême au point terminus.

Art. 7. — Aucune réduction ni diminution des chiffres ci-dessus fixés de 6.000 et de 4.000 francs ne pourra avoir lieu, pour quelque cause que ce soit, pendant toute la durée de la concession.

Art. 8. — L'exploitation ci-dessus n'est accordée à la compagnie des tramways de Paris (réseau sud) qu'à titre de location.

En conséquence la compagnie générale des omnibus restera seule titulaire de la concession au regard de l'administration.

Et il est bien entendu que le présent traité ne porte aucune atteinte au privilége exclusif du transport en commun dans l'intérieur de Paris qui appartient à la compagnie des omnibus en vertu de tous traités préexistants et dont elle reste en possession pleine et entière.

Art. 9. — Pendant le cours de son exploitation, la compagnie fermière sera tenue d'entretenir en bon état les voies et chaussées des lignes exploitées par elle, conformément, d'ailleurs, aux prescriptions du cahier des charges.

De plus, à l'expiration, la compagnie des tramways de Paris (réseau sud) sera tenue, envers la compagnie générale des omnibus, des mêmes obligations dont celle-ci est tenue envers l'administration, aux termes de l'article 33 du cahier des charges, de manière que la compagnie générale des omnibus puisse remplir sans dommage les obligations qui lui sont imposées envers l'administration.

Art. 10. — Si, pendant la durée de la présente location et à quelque époque que ce soit, la compagnie des tramways de Paris (réseau sud) venait, pour quelque cause que ce soit, à abandonner son exploitation ou à en être évincée, la compagnie générale des omnibus rentrera de plein droit dans cette exploitation.

En outre, il demeure expressément convenu qu'à défaut de payement exact à leur échéance de deux trimestres des redevances annuelles et kilométriques ci-dessus fixées, et un mois après un simple commandement de payer resté infructueux, le présent traité de location sera résilié de plein droit, et la compagnie des omnibus rentrera également dans l'exploitation qui en fait l'objet.

De plus, dans tous les cas, la compagnie aura droit, à titre d'indemnité, au cautionnement de garantie fourni sous l'article 11 ci-après.

Art. 11. — La compagnie des tramways de Paris (réseau sud) a dépos entre les mains de la compagnie générale des omnibus, à titre de garanti tant du payement des redevances ci-dessus stipulées à son profit que de la bonne exécution de l'exploitation, 2.820 francs de rente sur l'État 3 p. 100 représentant une somme de 60.000 francs et représentés par cinq titres au porteur portant les nos 16.866, 34.123, 38.657, 41.582, 211.711.

Les titres ainsi remis demeurent et resteront affectés, à titre de cautionnement, à la garantie de l'exécution des charges et obligations imposées à la compagnie des tramways (réseau sud) par les présentes, et ce, pendant toute la durée de son exploitation.

Ces titres pourront d'ailleurs toujours être remplacés par la compagnie des tramways sud par d'autres titres et valeurs industrielles, pourvu qu'ils soient agréés par la compagnie des omnibus et qu'ils représentent, au cours de la bourse du jour de l'échange, la même somme de 60.000 francs.

Dans le cas où les valeurs constituant le cautionnement seraient dépréciées et ne représenteraient plus le capital de garantie, la compagnie des tramways sera tenue de fournir un cautionnement supplémentaire, sauf à le retirer lorsque les titres fournis représenteront de nouveau la somme de 60.000 fr.

Dans tous les cas, la compagnie générale des omnibus remettra à la compagnie des tramways du sud, au fur et à mesure de leur échéance, les coupons échus sur ces titres, pour être touchés par cette dernière.

Art. 12. — Les frais des présentes et les droits d'enregistrement qu'elles occasionnent seront supportés par la compagnie des tramways de Paris (réseau sud).

Réquisition pour l'enregistrement.

M. le receveur est requis de n'enregistrer les présentes que pour une première période de trois ans, la compagnie des tramways faisant son affaire personnelle de l'enregistrement des autres périodes.

Les parties déclarent, pour la perception des droits, que la partie de ligne circulaire louée par la compagnie générale des omnibus est d'une longueur de 13k,700;

Et celle des tronçons de lignes dont l'exploitation appartient à la compagnie des tramways, de 17k,700.

Elles déclarent évaluer à 100 francs par an le bénéfice pouvant résulter pour la compagnie des omnibus de l'échange des correspondances.

Élection de domicile.

Pour l'exécution des présentes, les parties font élection de domicile :

MM. *Berthier* et *Dubut de Saint-Paul*, au siége de la compagnie des omnibus;

MM. *Petit-Bergonz* et *Delamarre*, au siége de la compagnie des tramways.

Mention des présentes est consentie partout où besoin sera.

Dont acte :

Fait et passé à Paris, au siége de la compagnie générale des omnibus, l'an 1875, le 1er mai.

Et, après lecture, les parties ont signé avec les notaires.

Signé Ch. Berthier, de Saint-Paul, Petit-Bergonz, Ce Delamarre, Mocquard et Lavoignat, ces deux derniers notaires.

(N° 129)

[24 avril 1876.]

Décret relatif à la zone frontière et à la commission mixte des travaux publics en Algérie.

Le Président de la République française,

Sur le rapport des ministres de la guerre et de l'intérieur, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie;

Vu l'avis émis par le conseil de gouvernement de l'Algérie, dans ses séances des 27 mai et 3 juin 1875;

Vu l'avis du comité des fortifications, du 14 décembre 1875;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Sont rendus exécutoires en Algérie, sauf les modifications résultant des articles ci-après, la loi du 7 avril 1851 et le décret du 16 août 1853 (*), concernant la zone frontière et la commission mixte des travaux publics; le décret du 3 mars 1874 (**), en ce qui concerne l'extension du rayon des enceintes fortifiées, et le décret du 2 avril 1874 (***), relatif au mode d'intervention du ministre de la guerre dans les questions de création de chemins fer en dehors de la zone frontière.

Art. 2. La zone frontière, en Algérie, s'étend le long du littoral sur une largeur de 10 kilomètres. Cette largeur est mesurée à partir du rivage, sauf autour des places de guerre et des postes militaires situés dans la zone, où elle est comptée au delà et à partir des ouvrages extérieurs ou des forts détachés les plus avancés.

Les territoires réservés, dans cette zone frontière, sont restreints aux terrains situés tant dans la zone des fortifications autour des places de guerre et des postes militaires, telle qu'elle est définie à l'article 22 du décret du 10 août 1853, sur les servitudes défensives, que dans le rayon myriamétrique de ces points fortifiés.

Art. 3. Sont de la compétence de la commission mixte,

Dans les territoires réservés :

Tous les objets énumérés à l'article 7 du décret du 16 août 1853;

Dans la zone frontière :

(*,**,***) *Annales*, 1853, p. 344; 1874, p. 456, 496.

Les mêmes objets, à l'exception de ceux qui sont mentionnés ci-après :

1° Les travaux concernant :

Les ponts à établir pour le service des chemins vicinaux ou forestiers, lorsque l'ouverture de ces ponts, entre culées, ne dépasse pas 6 mètres, s'il s'agit d'un pont avec voûte en maçonnerie, et 12 mètres, s'il s'agit d'un pont avec tablier en fer ou en bois et supports en maçonnerie;

Les ponts, quelle que soit leur ouverture, lorsque les supports sont en charpente;

Les cours d'eau navigables ou flottables;

Les canaux et rigoles d'alimentation, d'irrigation ou de desséchement, ainsi que tous les travaux qui les concernent, tels que barrages, retenues d'eau, endiguements, etc.;

Les desséchements des lacs, étangs et marais;

Les marais salants et leurs dépendances.

2° Les défrichements des forêts et des bois.

Art. 4. Les travaux concernant les chemins vicinaux ou forestiers situés dans la zone frontière, hors des territoires réservés, sont de la compétence de la commission mixte lorsque ces chemins ont, dans leur tracé général, plus de 6 mètres de largeur entre fossés ou plus de 4 mètres de largeur d'empierrement, et qu'ils n'ont d'ailleurs point été spécialement exonérés.

Art. 5. Pour les affaires du ressort de la commission mixte concernant les territoires militaires, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département est chargé de l'instruction au second degré, comme pour les affaires concernant les territoires civils. Ce fonctionnaire désigne l'ingénieur ordinaire qui doit représenter son service dans les conférences au premier degré.

Ces conférences ne sont ouvertes que si l'ingénieur en chef ou le directeur des fortifications le juge nécessaire.

Art. 6. Le commandant supérieur du génie peut, en tout cas, au nom du ministre de la guerre, adhérer à l'exécution des travaux mixtes proposés par l'administration civile dans le rayon des places de guerre et postes militaires non situés dans la zone frontière.

Art. 7. Les ministres de la guerre, de la marine et des colonies, de l'intérieur, et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés de l'exécution du présent décret.

(N° 130)

[26 avril 1876.]

Décret portant que les droits de navigation intérieure seront perçus sur la rigole navigable de l'Arroux conformément au tarif fixé pour le canal du Centre.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des finances;

Vu la loi du 9 juillet 1836, relative à la perception des droits de navigation intérieure sur les fleuves, rivières et canaux appartenant à l'État;

Vu l'ordonnance du 15 octobre 1836, rendue pour l'exécution de la dite loi;

Vu le décret du 9 février 1867, portant tarif général des droits de navigation sur les fleuves, rivières et canaux qui y sont désignés;

Vu l'avis du ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. — A partir du 1er juillet prochain, les droits de navigation intérieure seront perçus sur la rigole navigable de l'Arroux conformément au tarif fixé pour le canal du Centre par le décret du 9 février 1867.

Art. 2. — Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 131)

[5 mai 1876.]

Décret qui approuve le traité intervenu entre le préfet du Calvados et la compagnie des chemins de fer normands, pour la résiliation de la convention relative à la concession du chemin de fer de Caen à Aunay-sur-Odon (Calvados).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 17 mars 1872 (*), qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Caen à Aunay-sur-Odon, concédé par le département du Calvados au sieur *Guilet*, aux termes d'une convention et d'un cahier des charges en date du 10 mars 1870;

Vu notamment les articles 2 et 3 de ce décret, lesquels sont ainsi conçus :

« Art. 2. — Le département du Calvados est autorisé à pourvoir « à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt lo- « cal, suivant la disposition de la loi du 12 juillet 1865 et confor- « mément aux conditions des convention et cahier des charges « susvisés;

« Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges « resteront annexées au présent décret. »

« Art. 3. — Il est alloué au département du Calvados, sur les « fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée « du 12 juillet 1865, une subvention de 405.338 francs.

« Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, à « des époques qui seront fixées ultérieurement par un décret déli- « béré en Conseil d'État.

« Le département devra justifier, avant le payement de chaque « terme, d'une dépense, en travaux, approvisionnements et acqui- « sitions de terrains, triple de la somme à recevoir.

« Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet « des travaux ; »

Vu la délibération du conseil général du Calvados, en date du 31 août 1872, par laquelle la compagnie des chemins de fer normands a été substituée aux droits du sieur *Guilet* dans la concession du dit chemin de fer.

Vu les délibérations, en date des 27 octobre 1874 et 20 août 1875, par lesquelles le conseil général du Calvados a autorisé le préfet du département à accepter, sous certaines réserves, la demande formée par la compagnie des chemins de fer normands, substituée aux droits du sieur *Guilet*, à l'effet d'obtenir la résiliation de la convention passée, le 10 mars 1870, avec ce dernier, en ce qui concerne la concession du chemin de fer d'intérêt local de Caen à Aunay-sur-Odon ;

Vu le traité passé, le 21 octobre 1875, entre le préfet du Calvados et la compagnie des chemins de fer normands, pour la résiliation de la convention susmentionnée ;

(*) *Annales* 1872, p. 486.

Vu les lettres du préfet du Calvados, en date des 3 novembre 1874, 14 octobre et 15 novembre 1875;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 21 février 1876;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, en date du 9 mars 1876;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvé le traité intervenu, le 21 octobre 1875, entre le préfet du Calvados et la compagnie des chemins de fer normands, pour la résiliation de la convention, en date du 10 mars 1870, relative à la concession du chemin de fer de Caen à Aunay au sieur *Guilet*.

Art. 2. — La déclaration d'utilité publique de l'établissement du chemin de fer de Caen à Aunay-sur-Odon, résultant du décret du 17 mars 1872, relatif à ce chemin de fer, sera non avenue si, dans le délai de deux ans à partir du présent décret, le département du Calvados n'a pas fait une nouvelle concession de la ligne ou entrepris lui-même son exécution, sous réserve, dans les deux cas, de l'approbation du Gouvernement.

Art. 3. — Sont rapportés les articles 2 et 3 susvisés du décret du 17 mars 1872.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

(N° 132)

[5 mai 1876.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

. . . .

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

RÉSEAU.

	francs.
Projet d'installation de nouveaux aménagements pour le service de la douane à la gare des Batignolles, présenté le 28 août 1875, avec un détail estimatif montant à.	54.400
A reporter.	54.400

	francs.
Report.	54.400

LIGNE DE PARIS A RENNES.

Projet de modification des voies entre la gare de Saint-Cyr et la bifurcation actuelle de la ligne de Saint-Cyr à Surdon, présenté le 20 mai 1875, avec un détail estimatif montant à.	55.000

LIGNE DE PARIS A ROUEN.

Projet d'établissement d'une voie de manœuvre (côté descendant), à l'entrée de la gare de Rouen (rive gauche), présenté le 20 juillet 1875, avec un détail estimatif montant à.	52.000
Ensemble.	161.400

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte des 124 millions de francs ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 4 juillet 1868, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées au dit compte.

Art. 2.— L'approbation du projet de modification des voies entre la gare et la bifurcation de Saint-Cyr est subordonnée à la condition suivante :

Un nouveau règlement spécial pour la manœuvre des signaux à la gare et des embranchements devra être présenté par la compagnie, en remplacement de celui qui est en vigueur aujourd'hui, et approuvé par l'administration, préalablement à la mise en exploitation de la nouvelle bifurcation.

(N° 133)

[5 mai 1876.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter et diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

. . . .

Art. 1er.—Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A ROUEN.

Projet de construction d'un nouveau hangar pour le service de la douane et de divers travaux à la gare de Rouen (rive gauche), présenté le 10 septembre 1874 par la compagnie, avec un détail estimatif réglé à	francs. 103.000

LIGNE DE PARIS A CHERBOURG.

Projet d'extension des aménagements de la gare de Caen, présenté par la compagnie le 23 octobre 1873, avec un détail estimatif montant à	1.429.000

RÉSEAU.

Achat de cinquante locomotives, devant, d'après la note présentée le 17 juin 1874 par la compagnie, occasionner une dépense de. .	4.100.000
Ensemble.	5.632.000

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte des 124 millions de francs ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 4 juillet 1868, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 134)

[5 mai 1876.]

Décret qui approuve les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour l'établissement d'une gare de voyageurs et de marchandises à Saint-Étienne-du-Rouvray.

. . . .

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A ROUEN.

Projet d'établissement d'une gare de voyageurs et de marchandises à Saint-Étienne-du-Rouvray, présenté le 10 juillet 1875, avec un détail estimatif montant à	francs. 142.000

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront impu-

tées sur le compte de 124 millions de francs ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 4 juillet 1868, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement contracté par la commune de Saint-Étienne-du-Rouvray de fournir les terrains nécessaires à l'établissement de la nouvelle station, et de celui que la société ouvrière de Saint-Étienne-du-Rouvray a pris de payer une somme de 10.000 francs.

(N° 135)

[5 mai 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Manche, d'un chemin de fer d'intérêt local de Chérencé-le-Roussel à la limite du département de l'Orne, vers Montsecret.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Manche, d'un chemin de fer de Chérencé-le-Roussel à la limite du département de l'Orne, vers Montsecret.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires ponr l'exécution du dit chemin ne sont pas accomplies dans le délai de quatre ans, à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Manche est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions des conventions passées, les 28 février et 31 octobre 1873, avec le sieur *Lion* (*René*), ainsi que du cahier des charges annexé à ces conventions.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Il est alloué au département de la Manche, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865 et sous la réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 90.000 francs.

Cette subvention sera versée en six termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1877.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense, en achat de terrains, travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié de la dépense à faire approximativement et qui devra être versé sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne pourra, d'ailleurs, être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Toutefois, le concessionnaire pourra être autorisé à émettre des obligations lorsque la totalité du capital actions aura été versée et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent. Mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés soit à la Banque de France, soit à la Caisse des dépôts et consignations ou au Crédit foncier, et ne pourront être mis à la disposition du concessionnaire que sur l'autorisation formelle du ministre des travaux publics.

Art. 5. — Le directeur de l'exploitation devra être agréé par le ministre des travaux publics.

Art. 6. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis, tous les trois mois, au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel.*

Art. 7. — Le ministre des travaux publics et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

CONVENTION.

L'an 1873, le 28 février,

Entre MM. *Bouvattier,* président de la commission départementale, et *Vaultier,* préfet du département de la Manche,

Agissant en vertu d'une délibération du conseil général, en date du 31 août 1872 (première séance), par laquelle il a :

1° Décidé l'exécution de trois nouveaux chemins de fer d'intérêt local, savoir : de Valognes à Saint-Vaast-la-Hougue et Barfleur ; de Saint-Lô à Chérencé-le-Roussel, par Vire et Sourdeval ; de Périers à Carentan ;

2° Chargé la commission départementale de négocier la concession de ces chemins au mieux des intérêts du département, sauf ratification par le conseil général des traités qu'elle aurait passés avec les compagnies concessionnaires,

D'une part,

Et M. *Lion* (*Anatole-Jules-René*), ingénieur civil à Paris,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le président de la commission départementale et le préfet du département de la Manche concèdent à M. *Lion,* ci-dessus dénommé, qui l'accepte, un chemin de fer d'intérêt local de Chérencé-le-Roussel à la limite du département, tel qu'il est désigné à l'article 1er du cahier des charges annexé à la présente convention et dont il déclare avoir pris connaissance.

Art. 2. — De son côté, M. *Lion* s'engage à exécuter ledit chemin de fer et à se conformer, pour la construction et l'exploitation, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné, et ce dans un délai de trois ans, à partir de la livraison des terrains nécessaires à son établissement.

Art. 3. — Le président de la commission départementale et le préfet du département de la Manche s'engagent, au nom du même département :

1° A livrer au concessionnaire tous les terrains nécessaires à l'emplacement du chemin de fer, de ses ouvrages d'art et de ses dépendances, et ce dans les termes et délais mentionnés à l'article 21 du cahier des charges ci-dessus mentionné ;

2° A payer au concessionnaire, tous droits à la subvention de l'État réservés au département, une somme ferme de 27.500 francs par kilomètre, et proportionnellement par fraction de kilomètre, pour l'exécution du dit chemin.

La dite subvention de 27.500 francs, valeur à la date de la mise en exploitation, sera payée en cinq annuités, à partir de cette date, avec intérêts calculés à 5 p. 100 l'an.

Art. 4. — Le président de la commission départementale et le préfet de la Manche se réservent le droit d'exiger de la compagnie l'avance des sommes nécessaires pour payer les terrains contre des bons départementaux avec intérêt à 6 p. 100 l'an, remboursables dans un délai qui ne pourra excéder quinze années, à partir de leur création.

Ils se réservent aussi le droit soit d'anticiper en totalité ou en partie le payement des annuités de la subvention, soit de s'acquitter en totalité ou en

partie des dites annuités au moyen de bons départementaux, dans les conditions ci-dessus déterminées.

Art. 5. — M. *Lion* s'interdit le droit de rétrocéder sa concession sans l'agrément du conseil général. L'administration se réserve le droit d'autoriser toute cession, fusion ou autre fait équivalent, sur l'avis conforme du conseil général, comme aussi d'agréer au préalable les directeurs de l'exploitation.

Art. 6. — Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile :

Le président de la commission départementale et le préfet de la Manche, à la préfecture, à Saint-Lô, et M. *Lion*, à Saint-Lô, chez M. *Duprey*, hôtel du Soleil levant.

Le Président,
Signé Bouvattier.

Ne varietur :
Signé Vaultier.

Ne varietur :
Signé A. Lion.

CONVENTION.

Entre MM. *Bouvattier*, président de la commission départementale, et *Vaultier*, préfet du département de la Manche,

D'une part,

Agissant en vertu des délibérations du conseil général de la Manche, du 21 août dernier,

Et M. *Lion* (*Anatole-Jules-René*), ingénieur civil à Paris, concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Chérencé-le-Roussel à la limite du département, en vertu de l'adjudication du 28 février 1873,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Les articles 3 et 4 du modèle de convention signé, *ne varietur*, par MM. *Vaultier*, préfet, et *Lion*, concessionnaire, et annexé au procès-verbal d'adjudication du 28 février 1873, sont remplacés par deux articles nouveaux ainsi conçus :

Art. 3 nouveau. — Le président de la commission départementale et le préfet du département de la Manche s'engagent, au nom du même département :

1° A livrer au concessionnaire tous les terrains nécessaires à l'emplacement du chemin de fer, de ses ouvrages et de ses dépendances, et ce dans les termes et délais mentionnés à l'article 21 du cahier des charges ci-dessus mentionné ;

2° A payer au concessionnaire, tous droits à la subvention de l'État réservés au département, une somme de 31.750 francs par kilomètre, et proportionnellement par fraction de kilomètre, pour l'exécution du dit chemin.

La dite subvention de 31.750 francs sera soldée en cinq payements annuels égaux ; le premier payement sera effectué seulement à la fin de la première année d'exploitation, et les autres successivement, d'année en année, à partir

Art. 10. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares conformément aux décisions qui seront prises par le préfet, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations ou arrêts de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet desdites gares, stations et arrêts, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de 1 cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur disposition intérieure ainsi que la distribution de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de $0^m,01$ par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 11 à 13. — (*Voir les art. 10 à 12 du type.*)

Art. 14. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de 45°.

L'administration compétente déterminera, la compagnie entendue, ceux de ces passages à niveau qui devront être munis de barrières simples ou de barrières avec maisons de gardes.

La forme, le type et le mode de manœuvre des barrières seront fixés par l'administration, sur la proposition des concessionnaires.

Art. 15 et 16. — (*Voir les art. 14 et 15 du type.*)

Art. 17. — A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs du service ordinaire du département à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par le préfet pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité ; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration préfectorale.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront du système Vignole, éclissés et du poids minimum de 30 kilogrammes chacun par mètre courant. Ils seront posés sur des traverses en chêne ou toute autre essence injectée, espacées entre elles de 0m,90 au plus d'axe en axe.

Art. 20. — L'administration pourra dispenser la compagnie de placer des clôtures sur tout ou partie du chemin.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le département et remis gratuitement au concessionnaire, à titre de subvention, et ce dans le délai d'un an à partir de la présentation par la compagnie, à l'approbation de l'administration, des plans parcellaires et des états indicatifs des contenances à acquérir.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage ou modification d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

Art. 22. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin du fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Art. 25 à 27. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 28. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral sera dressée aux frais de la compagnie et déposée aux archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29. — (*Voir l'art. 30 du type.*)

Art. 30. — La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin

sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins publics.

Art. 31. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces et munies de rideaux;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourrées;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, munies soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier.

La compagnie pourra employer des voitures mixtes contenant des compartiments de différentes classes.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de chaque compartiment.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux et des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, wagons, voitures de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 32. — Des arrêtés préfectoraux, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements sont à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du préfet les règlements généraux relatifs au service ou à l'exploitation du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

Art. 33. — (*Voir l'art. 34 du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — Le terme de la durée de la concession pour la ligne mentionnée en l'article 1er du présent cahier des charges sera le même que celui de la concession de la compagnie du chemin de fer de l'Ouest; elle commencera à courir du jour de la mise en exploitation de la ligne entière, et, au plus tard, à l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 du dit cahier des charges.

Art. 35 et 36. — (*Voir les art.* 36 *et* 37 *du type.*)

Art. 37. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixés par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 70.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise; de son côté, la compagnie aura le droit de se dégager envers le département, si celui-ci ne l'a pas mise en possession des terrains nécessaires dans le délai fixé ci-dessus à l'article 21.

Art. 38. — (*Voir les art.* 39 *à* 41 *du type.*)

TITRE IV.

SUBVENTIONS ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde, indépendamment des subventions stipulées dans la convention annexée au présent cahier des charges, l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport déterminés ci-après :

TARIF.	PRIX		
	de péage.	de transport.	totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.			
Voyageurs. . — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	fr. c. 0,067	fr. c. 0,033	fr. c. 0,10
Voyageurs. . — Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe). . . .	0,050	0,025	0,075
Voyageurs. . — Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0,037	0,018	0,055
Enfants. . . — Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
Enfants. . . — De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Enfants. . . — Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. . . . . . (Sans que la perception puisse être inférieure à 0,30).	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,20	0,30	0,50
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Maïs. — Riz. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre pour constructions. — Charbons de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrière. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argile. — Briques. — Ardoises.	0,06	0,04	0,10

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Chaux et plâtre pour l'agriculture. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables	fr. c. 0,045	fr. c. 0,035	fr. c. 0,08
3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes	0,15	0,10	0,25
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,20	0,10	0,30
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	2,25	1,50	3,75
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	3,00	1,50	4,50
Tender de 7 à 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
Tender de plus de 10 tonnes	2,00	1,00	3,00
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette à l'intérieur	0,18	0,14	0,32
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,25	0,15	0,40
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide	0,20	0,10	0,30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0,10	0,08	0,18
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0,50	0,30	0,80
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0,18	0,12	0,30

Art. 42. — Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5, jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,40.

Art. 43. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 44 à 47. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 48. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour le parcours partiel de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie, dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49. — La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare du départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagni sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 50. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise ; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur qui acceptera les délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été. Le service de nuit n'est pas obligatoire pour la compagnie.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 51. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 52. — La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 5.000 habitants, soit un centre de population de 5.000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie ; ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 53. — (*Voir l'art. 51 du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54. — (*Voir l'art. 52 du type.*)

Art. 55. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 56. — 1° Dans les trains de voyageurs ou de marchandises désignés par le préfet, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches, etc. (*Voir l'art. 54 du type.*).

Art. 57. — (*Voir l'art. 55 du type.*)

. . . .

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation. La compagnie devra, de plus, mettre à la disposition de l'administration un compartiment séparé de deuxième classe pour le transport des aliénés, sur la réquisition qui lui en sera faite. Les concessionnaires seront tenus d'ailleurs de remplir exactement toutes stipulations, autres que les précédentes, de services gratuits et de réduction de prix des places qui

pourraient être faites en faveur de l'État dans le décret d'utilité publique en retour de la subvention du Gouvernement.

Art. 58. — Le Gouvernement se réserve la faculté, etc. (*Voir l'art.* 56 *du type.*)

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59 et 60. — (*Voir les art.* 57 *et* 58 *du type.*)

Art. 61. — (*Voir l'art.* 59 *du type.*)

. . . .

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

Art. 62 et 63. — (*Voir les art.* 60 *et* 61 *du type.*)

Art. 64. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie. Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse départementale du trésor public, une somme de 50 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Si la compagnie ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 66. — Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie déposera, dans une caisse publique désignée par le préfet, une somme de 70.000 fr. en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Elle sera rendue à la compagnie par tiers à la fin de chacune des trois années accordées pour l'exécution, en tant que les travaux seront avancés dans la même proportion.

Art. 67. — La compagnie devra faire élection de domicile dans le département de la Manche.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Manche, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 69. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention seront à la charge du concessionnaire.

Arrêté, en séance, par la commission départementale, le 27 novembre 1872.

Le Secrétaire,
Signé Anatole Legrand.

Le Président,
Signé Bouvattier.

Ne varietur :
Signé Vaultier.

Ne varietur :
Signé A. Lion.

ARTICLE ADDITIONNEL.

Le concessionnaire sera tenu de constituer dans le délai d'un an, à peine de déchéance, une société anonyme d'une durée égale à celle de la concession.

Le chiffre du capital-actions sera fixé à la moitié de la dépense à faire approximativement, et devra être versé sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

La compagnie s'oblige à déposer dans la caisse d'un établissement public, avec injonction au dépositaire de ne les délivrer que contre justification d'emploi en travaux, les sommes provenant des émissions d'obligations.

Arrêté, en séance, par la commission départementale, le 18 mai 1875.

Le Secrétaire,
Signé Anatole Legrand.

Le Président,
Signé Bouvattier.

Ne varietur :
Signé A. Lion.

Ne varietur :
Le Préfet,
Signé Buchot.

Entre MM. *Bouvattier*, président de la commission départementale, et *Vaultier*, préfet du département de la Manche,

D'une part,

Agissant en vertu de la délibération du conseil général de la Manche, du 21 août dernier,

Et M. *Lion* (*Anatole-Jules-René*), ingénieur civil à Paris, concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Chérencé-le-Roussel à la limite du département, en vertu de l'adjudication du 28 février 1873,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

L'article 56 du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Chérencé-le-Roussel à la limite du département est remplacé par le suivant :

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches est fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs ou de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement, suivant les besoins de l'administration des postes, un ou deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres et les agents nécessaires du service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

3° Lorsque la compagnie modifiera la marche de ses trains ordinaires, elle fera connaître les changements à l'administration des postes quinze jours à l'avance.

4° La compagnie transportera gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

5° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Fait double à Saint-Lô, le 31 octobre 1873.

Le Président de la commission départementale,
Signé Bouvattier.

Le Préfet,
Signé de Champagnac.

Le Concessionnaire,
Signé A. Lion.

(N° 136)

[5 mai 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans la ville de Rouen et sa banlieue.

Le Président de la République française.

Sur le rapport du ministre des travaux publics.

Vu la demande présentée par l'administration municipale de la

ville de Rouen à l'effet d'obtenir l'autorisation de placer sur un certain nombre de voies publiques dépendant de la grande et de la petite voirie, dans la ville de Rouen et sa banlieue, un réseau de voies ferrées à traction de chevaux, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté par le ministre des travaux publics, le 27 avril 1876;

Vu l'avant-projet présenté, et notamment le plan d'ensemble visé par l'ingénieur en chef, le 12 mai 1875;

Vu les pièces de l'enquête ouverte en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Vu notamment les procès-verbaux de la commission d'enquête, en date des 8, 13 et 20 juin 1874;

Vu les délibérations du conseil municipal de Rouen, en date des 22 novembre 1873, 7 mai 1875 et 7 avril 1876;

Vu les délibérations des conseils municipaux des communes de Petit-Quevilly, Sotteville, Maromme, Canteleu, Darnetal et Déville, ainsi que les certificats des maires de ces communes constatant l'affichage de l'arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête;

Vu les lettres et avis du préfet de la Seine-Inférieure, en date des 29 juillet 1874 et 31 mai 1875;

Vu la délibération de la chambre de commerce de Rouen, en date du 28 mai 1874;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 9 mars 1874, 22 février et 17 juin 1875;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, en date du 23 juillet 1875;

Vu les lettres du préfet, des 26 août, 7 septembre, 5 novembre et 1er décembre 1875;

Vu les lettres du maire de Rouen, des 15 décembre 1875 et 29 janvier 1876;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans la ville de Rouen et sa banlieue, sur un certain nombre de voies publiques dépendant de la grande et de la petite voirie.

Art. 2. La ville de Rouen est autorisée à établir les dites voies ferrées à ses risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté par le ministre des travaux publics et suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, lesquels resteront annexés au présent décret.

Art. 3. Les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise devront être accomplies dans un délai de cinq ans, à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 4. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ville de Rouen est autorisée à placer, à ses riques et périls, sur les voies publiques ci-après désignées, dépendant tant de la grande et de la petite voirie que de la voirie urbaine, un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux, et à y établir un service de voyageurs et de marchandises.

Le réseau comprendra les neuf lignes suivantes :

Première ligne : du pont de Pierre à la place de la Demi-Lune, à Maromme (route nationale, n° 14);

Deuxième ligne : de l'hôtel de ville de Rouen à l'hôtel de ville de Darnetal (route nationale, n° 30);

Troisième ligne : de l'hôtel de ville de Rouen à Quatre-Mares : rue et place de la République (route nationale, n° 138), rue Pavée, rue de Sotteville, place de la Mairie de Sotteville (chemin de grande communication, n° 18), jusqu'à Quatre-Mares;

Quatrième ligne : du pont de Pierre au Petit-Quevilly (route nationale, n° 138), jusqu'au Rond-Point;

Cinquième ligne : de l'hôtel de ville de Rouen au jardin des plantes : rue et place de la République (route nationale, n° 138), rue d'Elbeuf :

Sixième ligne : du pont de Pierre à la gare de la rue Verte : quais de Paris et de la Bourse, rue Jeanne-d'Arc (route nationale, n° 138) et rue Ernest-Leroy;

Septième ligne : du pont de Pierre à la place Saint-Hilaire : quai de Paris, boulevard de la Nitrière, place et boulevard Martainville, boulevard et place Saint-Hilaire.

Huitième ligne : de l'hôtel de ville de Rouen au quai du Mont-Riboudet : rue de l'Hôtel-de-Ville (route nationale, n° 30), place et boulevard Cauchoise (route nationale, n° 28);

Neuvième ligne : du quai du Mont-Riboudet à la gare de la rue Verte : boulevard Cauchoise, rue de Crosne, place du Vieux-Marché, rue Rollon, rues Jeanne-d'Arc et Ernest-Leroy.

Art. 2. — (*Voir le même article du type.*)

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui des tramways de la ville du Havre (*Annales* 1874, p. 328, sauf pour les articles qui sont insérés ici.

Art. 3. — Les voies ferrées devront être achevées et le service mis en complète activité dans un délai maximum de deux ans, à partir de la date du décret de concession, et de manière que la moitié au moins de la longueur totale du réseau soit livrée à la fin de la première année.

Art. 4. — La ville de Rouen devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure le projet d'ensemble des lignes concédées dans le délai de six mois, à compter de la date du décret de concession.

Ce projet comprendra, etc. (*Voir l'art.* 4 *du type.*)

Art. 5. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 6. — En général la voie sera simple, mais elle pourra être doublée, si le concessionnaire le demande, sur les points où, indépendamment des gares d'évitement, une seconde voie sera jugée nécessaire.

Les voies ferrées seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet.

Les rails, dont l'administration supérieure déterminera la forme, le poids et le mode d'attache, sur la proposition de la ville, seront compris dans un pavage qui régnera dans l'entre-rail et à $0^m,45$ au moins au delà de chaque côté. Les pavés à employer dans les bandes à créer, en conséquence, dans les chaussées empierrées proviendront de la carrière de Cherbourg; ils seront posés sur forme de sable.

Art. 7 et 8. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 9. — Le déchet résultant de la demolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans les dites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées, etc. (*Voir l'art.* 9 *du type.*)

Art. 10. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 11. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de voies assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par les ingénieurs chargés du contrôle. Leur procès-verbal ne sera valable qu'après homologation du préfet.

Après cette homologation, la ville pourra mettre en service les dites parties de voie et y percevoir les prix de transport et les droits de péage ci-après déterminés. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale de la ligne concédée.

Lorsque les travaux compris dans la concession seront achevés, la réception générale et définitive aura lieu dans la même forme que les réceptions partielles.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des $0^m,45$ qui servent d'accotements extérieurs aux rails, ainsi que l'entretien des empierrements établis sur les trottoirs et les contre-allées.

Lorsque, pour la construction, etc. (*Voir le même article du type.*)

Art. 13. — Il sera établi par la ville, en nombre suffisant, des agents et des cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien des voies ferrées.

Art. 14. — Les types des diverses voitures à mettre en service devront être soumis à l'approbation préalable du préfet.

Les voitures destinées au transport des voyageurs seront du meilleur modèle, suspendues sur ressorts, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées et fermées de glaces. Leur largeur sera de 2m,25 au plus, toutes saillies comprises.

Ces voitures devront remplir les conditions de police réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Il y aura des places de deux classes couvertes et assises. La ville aura de plus la faculté d'établir des voitures munies de plates-formes d'avant et d'arrière.

On se conformera, pour la disposition des places de chaque classe, aux mesures qui seront arrêtées par le préfet.

Art. 15. — (*Voir le même article du type.*)

. . . .

Les frais de contrôle seront à la charge de la ville et réglés par le préfet.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quarante ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux.

Art. 17. — A l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur les voies ferrées. L'État entrera immédiatement en jouissance de ces voies et de leurs dépendances établies sur la voie publique, tant sur les routes nationales et départementales que sur les rues et chemins vicinaux. Le concessionnaire sera tenu de lui remettre le tout en bon état d'entretien et sans indemnité.

Quant aux autres objets mobiliers ou immobiliers servant à l'exploitation, l'État se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint.

Ces dispositions ne seront applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Art. 18. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, que les voies ferrées doivent être supprimées en tout ou en partie, les voies supprimées seront enlevées et les lieux remis dans leur état primitif, par les soins et aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 19. — Faute par la ville d'avoir présenté des projets ou d'avoir entièrement pourvu à l'exécution et à l'achèvement des travaux dans les délais fixés, et faute aussi par elle de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance.

L'administration décidera, la ville entendue, si la voie doit être supprimée ou maintenue.

Dans le cas de la suppression, les ouvrages seront démolis et les lieux re-

mis dans l'état primitif, par les soins et aux frais de la ville, ainsi qu'il est dit ci-dessus. Dans le cas contraire, les travaux seront conservés et l'exploitation aura lieu sur les bases que l'administration arrêtera.

Art. 20. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 21. — Les dispositions des articles qui précèdent, relatives à la déchéance, ne seraient pas applicables à la ville de Rouen si le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, provenait de la force majeure régulièrement constatée.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Art. 22. — A titre d'indemnité de la dépense et des charges de la présente concession, le Gouvernement accorde à la ville de Rouen l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transports ci-après déterminés :

NUMÉROS d'ordre des lignes.	DÉSIGNATION DES LIGNES.	NOMBRE des sections.	DÉSIGNATION DES STA
1	2	3	4
1	Du pont de Pierre à la place de la Demi-Lune, à Maromme.	4	Mont-Riboudet. . . . . . Barrière. . . . . Déville. . . . . Maromme. . . . .
2	De l'hôtel de ville de Rouen à l'hôtel de ville de Darnétal.	3	Place Saint-Hilaire. . . Barrière. . . . . Darnétal. . . . .
3	De l'hôtel de ville de Rouen à Quatre-Mares.	3	Angle des rues Lafayette Mairie de Sotteville. . . . Quatre-Mares. . . . . . .
4	Du pont de Pierre au Petit-Quevilly.	3	Angle des rues Lafayette Barrière. . . . . Rond-Point. . . . .
5	De l'hôtel de ville de Rouen au Jardin des Plantes.	2	Angle des rues Lafayette Jardin des plantes. . . .
6	Du pont de Pierre à la gare de la rue Verte.	1	»
7	Du pont de Pierre à la place Saint-Hilaire.	1	»
8	De l'hôtel de ville de Rouen au quai du Mont-Riboudet.	1	»
9	Du quai du Mont-Riboudet à la gare de la rue Verte.	1	»

Les lignes pourront être, à toute époque, modifiées par l'administration, sur la proposition de la ville.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins, et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes et un volume de 0m,50 de longueur sur 0m,50 de largeur ou de hauteur. Tous les autres paquets d'un plus fort volume, à la condition de ne pas excéder 20 kilogrammes ou 2 cinquièmes de mètre cube, seront placés sur l'impériale, de manière à ne pas gêner les voyageurs. Chacun de ces objets donnera lieu à une perception de 0f,20 pour un parcours soit à l'intérieur, soit à l'extérieur de la ville, ou de 0f,30 pour un parcours à la fois intérieur et de banlieue.

Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures d'ouverture et de fermeture des ateliers, le prix des places de deuxième classe sera, si l'administration municipale le requiert, abaissé au taux de 0f,10 pour

LONGUEUR de chaque ligne.	DÉSIGNATION des places.	PRIX MAXIMA A PAYER pour le			
		parcours total ou partiel d'une section.	parcours total ou partiel de deux sections consécutives.	parcours d'une section et de la totalité ou d'une partie seulement de la section précédente et de la section suivante.	parcours de deux sections et de la totalité ou d'une partie seulement de la première et de la dernière section.
6	7	8	9	10	11
mètres.		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
6.500	1re classe et plate-forme. .	0,15	0,30	0,45	0,50
	2e classe et impériale. . . .	0,10	0,20	0,30	0,35
3.500	1re classe et plate-forme. .	0,15	0,30	0,35	»
	2e classe et impériale. . . .	0,10	0,20	0,25	»
4.600	1re classe et plate-forme. .	0,15	0,30	0,40	»
	2e classe et impériale. . . .	0,10	0,20	0,30	»
3.400	1re classe et plate-forme. .	0,15	0,30	0,35	»
	2e classe et impériale. . . .	0,10	0,20	0,25	»
3.100	1re classe et plate-forme. .	0,15	0,30	»	»
	2e classe et impériale. . . .	0,10	0,20	»	»
1.600	1re classe et plate-forme. .	0,15	»	»	»
	2e classe et impériale. . . .	0,10	»	»	»
1.600	1re classe et plate-forme. .	0,15	»	»	»
	2e classe et impériale. . . .	0,10	»	»	»
1.600	1re classe et plate-forme. .	0,15	»	»	»
	2e classe et impériale. . . .	0,10	»	»	»
1,600	1re classe et plate-forme. .	0,15	»	»	»
	2e classe et impériale. . . .	0,10	»	»	»

toutes distances. Les heures et les itinéraires auxquels ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par l'administration municipale.

Des voitures spéciales pourront, avec l'approbation de l'administration municipale, être employée à ces transports.

Les enfants de quatre à sept ans seront transportés à moitié prix.

Les places d'impériale seront assimilées, pour le prix, aux places de seconde classe.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Art. 23 à 26. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 27. — Les soldats et les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

Art. 28. — Les ingénieurs et les agents chargés de la surveillance de la voie, les employés de l'octroi et ceux de la police seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire. Toutefois, il ne sera pas reçu dans une voiture plus de six employés du service municipal à la fois. En cas de sinistre, le matériel d'incendie sera transporté gratuitement.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 29. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 30. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique, la ville pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément ses voies, soit en les branchant l'une sur l'autre, soit en employant à la traversée de l'obstacle des voitures ordinaires qui puissent les tourner en suivant d'autres lignes.

Art. 31. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, et, en outre, d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celles qui font l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établies en prolongement des mêmes voies.

Moyennant un droit de péage à fixer ultérieurement et les arrangements qu'ils prendront avec la ville, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur ces lignes, et réciproquement.

Dans le cas où la ville et les concessionnaires de ces embranchements ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Les autorisations prévues ci-dessus ne seront accordées qu'après enquête et dans la même forme que la présente autorisation. La ville sera entendue et le ministre de l'intérieur sera appelé à donner son avis.

Art. 32. — Le Gouvernement se réserve, en outre, le droit d'autoriser, dans la forme prescrite par l'article précédent, de nouvelles entreprises de transport sur les voies ferrées qui font l'objet de la présente concession, à charge par ces entreprises d'observer les règlements de service et de police, et de payer, au profit du concessionnaire, un droit de circulation qui sera arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la ville, et qui ne pourra excéder la moitié ni être inférieur au tiers des tarifs; cette proportion sera soumise à la révision prévue à l'article 25.

Art. 33. — Les agents et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être présentés à l'agrément du préfet et assermentés; ils auront, dans ce cas, qualité pour dresser des procès-verbaux.

Art. 34. — Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour sa durée par l'article 16.

La révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession. En cas de révocation avant l'expiration de la concession ou de la suppression ordonnée à la suite de la déchéance, la ville ou ses ayants droit seront tenus de rétablir les lieux dans l'état primitif, à leurs frais.

Art. 35 à 37. — (*Voir les art. 36 à 38 du type.*)

Rouen, le 12 mai 1875.

CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 137)

[30 juin 1877.]

Juridiction des commissions spéciales en matière de plus-value.

Au nom du peuple français,

Le Conseil d'État statuant au contentieux,

Sur le rapport de la section du contentieux;

Vu la requête et le mémoire ampliatif présentés pour le sieur Emmanuel Levaillant, demeurant à Guerbaville-la-Meilleraie (Seine-Inférieure), et pour la dame Louise-Victurnienne des Balbes-Berton de Crillon, veuve du sieur Victor-Antoine-Charles de Ricquet de Caraman, demeurant à Paris, rue de l'Université, n° 39, tous deux propriétaires de terrains bordant la rive gauche de la basse Seine, dans la commune de Notre-Dame-de-Bliquetuit, la dite requête et le dit mémoire enregistrés au secrétariat du contentieux du Con-

seil d'État, le 8 juillet et le 8 novembre 1875, et tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler une décision, en date du 19 avril précédent, par laquelle le ministre des travaux publics a rejeté leur demande tendant à être immédiatement mis en possession des alluvions qui se sont formées en deçà de la limite de la basse Seine, telle qu'elle avait été fixée par arrêté préfectoral du 28 février 1852, sur un emplacement où existaient, lors de cet arrêté, des prairies appartenant aux requérants, et qui, depuis lors, avaient été enlevées par les corrosions du fleuve;

Ce faisant, attendu que si le décret du 15 janvier 1853, relatif à l'amélioration du cours de la basse Seine, a prescrit que les riverains payeraient une indemnité de plus-value pour les terrains qui viendraient accroître leurs propriétés, cette condition ne leur est imposée que pour les terrains dont ils obtiendraient la possession en dehors des limites de leurs propriétés, telles qu'elles venaient d'être déterminées par l'arrêté précité du 28 février 1852; que cette plus-value ne peut être exigée pour des terrains momentanément envahis par les eaux à la suite de l'établissement sur la rive opposée, d'une digue qui avait imprudemment rétréci le lit du fleuve, avant qu'aucun ouvrage de défense ait été établi sur la rive gauche; que si l'administration a fait constater, par un nouvel arrêté du 1er septembre 1869, les limites du fleuve, après qu'il avait envahi les propriétés des requérants, elle ne peut se prévaloir d'un fait provenant d'une faute à elle imputable pour soutenir que, l'emplacement de ces prairies ayant été réuni au domaine public, l'indemnité de plus-value sera due pour les alluvions qui ont commencé à se former après l'établissement de la digue de la rive gauche; qu'enfin la décision attaquée a été prise en violation des droits résultant pour les requérants d'une précédente décision, en date du 24 avril 1873, par laquelle le ministre aurait reconnu le bien-fondé de leurs prétentions;

Dire que la fixation de la plus-value, si l'administration croit devoir y procéder, aura pour base la délimitation antérieure aux travaux;

Vu la décision attaquée portant rejet de la demande des requérants, par le motif qu'à partir de 1852 le domaine public inaliénable s'est étendu, au détriment des riverains, dans des emplacements où se trouvaient, avant 1852, des terrains qui leur appartenaient, mais que cela ne doit pas empêcher que, du moment où les alluvions, aujourd'hui en voie de formation, seront sorties de l'eau, on doive leur appliquer les conditions du décret de 1853 et de la loi de 1807, en prenant pour base la délimitation de 1869;

Vu les observations du ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi; les dites observations enregistrées comme ci-dessus, le 2 février 1876, et tendant au rejet du dit pourvoi par le motif que la décision attaquée n'est pas, à raison de sa nature, un acte susceptible d'être déféré au Conseil d'État par la voie contentieuse, et que, jusqu'à présent, il n'a été rendu aucun jugement de première instance sur la question litigieuse, de sorte qu'elle ne peut être utilement soumise au Conseil d'État, statuant comme tribunal d'appel;

Vu le mémoire en réplique, présenté pour le sieur Levaillant et pour la dame de Caraman; le dit mémoire enregistré comme ci-dessus, le 20 mai 1876, et par lequel ils concluent à ce qu'il plaise, attendu que la décision attaquée est un acte émané de l'administration supérieure, qui leur serait opposé s'ils faisaient valoir leurs droits, soit devant la commission spéciale, soit devant les tribunaux, soit annuler la dite décision, soit déclarer qu'elle ne fait pas obstacle à ce que la commission spéciale, lorsqu'elle sera réunie, s'attache exclusivement aux constatations opérées au début du travail d'ensemble qui a fait l'objet du décret du 15 janvier 1853;

Vu les autres pièces produites et jointes au dossier, notamment le plan des lieux;

Vu la loi du 16 septembre 1807 et le décret du 15 janvier 1853;

Vu l'article 556 du Code civil;

Ouï M. de Baulny, maître des requêtes, en son rapport;

Ouï M. Bosviel, avocat du sieur Levaillant et de la dame de Caraman, en ses observations;

Ouï M. David, maître des requêtes, commissaire du Gouvernement, en ses conclusions;

Considérant, d'une part, que si le sieur Levaillant et la dame de Caraman se croient fondés à revendiquer, par application de l'article 556 du Code civil, les terrains situés en arrière de la limite du lit de la basse Seine, telle qu'elle avait été déterminée par arrêté préfectoral du 28 février 1852, mais qui, depuis cette époque, avaient été couverts par les eaux, et qui, actuellement, seraient à l'état d'alluvions, c'est à l'autorité judiciaire qu'ils doivent s'adresser pour faire valoir leurs droits;

Considérant, d'autre part, que c'est devant la commission spéciale instituée en vertu de l'article 2 du décret du 15 janvier 1853 que devront être portées les contestations qui pourront s'élever entre l'État et les requérants, relativement à la formation des rôles de plus-value;

Que le ministre, par la décision attaquée, s'est borné à refuser d'admettre, comme bien fondée, la prétention émise par les requérants d'être reconnus dès à présent propriétaires des terrains litigieux et à déclarer que l'administration entendait réclamer l'indemnité de plus-value pour les terrains conquis sur le lit du fleuve, tel qu'il avait été déterminé à la suite des corrosions qui avaient eu lieu sur la rive gauche, par un arrêté préfectoral en date du 1er septembre 1869;

Que cette décision, ainsi que le reconnaît d'ailleurs le ministre, ne fait pas obstacle à ce que les requérants fassent valoir, soit devant l'autorité judiciaire, soit devant la commission spéciale, tous les droits qui peuvent leur appartenir;

Que, dès lors, elle ne constitue pas un acte susceptible d'être déféré au Conseil d'État par la voie contentieuse,

Décide :

Art. 1er. — La requête du sieur Levaillant et de la dame de Caraman est rejetée.

Art. 2. — Expédition de la présente décision sera transmise au ministre des travaux publics.

Délibérée dans la séance du 30 juin 1876, où siégeaient MM. Andral, vice-président du Conseil d'État, président; du Martroy, président de la section du contentieux; Groualle, Goussard, présidents de section; Collignon, Tourret, Tranchant, Pascalis de Bellomayre, Perret, conseillers d'État, et de Baulny, maître des requêtes, rapporteur.

Lue en séance publique, le 7 juillet 1876.

Le vice-président du conseil d'État,
Signé P. ANDRAL.

Le Maître des requêtes rapporteur,
Signé DE BAULNY.

Le Secrétaire du contentieux,
Signé CAILLE.

La République mande et ordonne au ministre des travaux publics, en ce qui le concerne, et à tous huissiers à ce requis, en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition conforme :

Le Secrétaire du contentieux du Conseil d'État,
Signé CAILLE.

CIRCULAIRES
du Ministre des Travaux publics aux Préfets.

(N° 138)

[20 janvier 1877.]

Droits d'enregistrement des marchés.

Monsieur le Préfet, le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux publics porte, dans son article 7, que l'entrepreneur doit payer, entre autres frais se rapportant à l'adjudication, *le droit fixe d'enregistrement de* 1 *franc.*

A l'occasion de travaux à entreprendre par l'État, avec le concours de fonds municipaux, M. le ministre des finances vient d'appeler mon attention sur les inconvénients qui peuvent résulter de la mention de la clause dont il s'agit dans les cahiers des charges remis aux entrepreneurs. Il a été établi, en effet, par une délibération du conseil d'administration de l'enregistrement, que le prix des marchés à la charge de l'État pour partie et à la charge d'une ville pour le surplus est passible du droit proportionnel de 1 p. 100 sur la part à la charge de la ville, et cette doctrine a été consacrée par la Cour de cassation.

D'un autre côté, la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et des affaires étrangères au Conseil d'État a fait remarquer qu'en présence des dispositions nouvelles contenues dans l'article 1er, § 9, et dans l'article 2 de la loi du 28 février 1872, il n'était pas possible de maintenir la clause habituellement inscrite au sujet du droit d'enregistrement dans les cahiers des charges et les conventions annexées, soit aux décrets portant concession de chemin de fer d'intérêt général, soit aux décrets portant déclaration d'utilité publique de chemin de fer d'intérêt local et autorisation d'exécuter les dits travaux.

C'est en vertu de l'article 73 de la loi du 15 mai 1818 que les adjudications au rabais et marchés pour construction, réparation, entretien, approvisionnement et fourniture dont le prix doit être payé directement ou indirectement par le trésor, ne sont sujets qu'au droit fixe de 1 franc d'enregistrement. Mais cette clause

avait été déjà modifiée par la loi du 15 mai 1850 (art. 2), qui a élevé à 2 francs les droits fixes, qui étaient de 1 franc. La loi du 28 février 1872 a introduit des changements plus considérables : les anciens droits fixes de 1 franc ont été élevés à 5 francs ou à 3 francs par les articles 2 et 4, et l'article 1er a édicté des dispositions nouvelles relativement aux marchés de travaux et de fournitures.

Il résulte de ce qui précède que, si les adjudicataires ou concessionnaires étaient obligés de payer un droit plus considérable que celui qui est prévu au cahier des charges, il pourrait arriver qu'ils vinssent réclamer le remboursement des sommes payées par eux contrairement aux prévisions du cahier des charges. Pour obvier à cet état de choses, la section des travaux publics du Conseil d'État et M. le ministre des finances ont pensé qu'il y aurait avantage, pour éviter les actions en recours auxquelles l'énonciation d'un droit insuffisant peut exposer l'État de la part des entrepreneurs, à ce qu'à l'avenir on se bornât à rappeler d'une façon générale dans le cahier des charges l'obligation pour ces entrepreneurs *d'acquitter les droits d'enregistrement.*

Je n'ai pu moi-même, Monsieur le Préfet, que me ranger à cette opinion ; je vous prie en conséquence de vouloir bien à l'avenir tenir compte des dispositions qui précèdent dans les cahiers des charges que vous auriez à préparer. Dans le cas où MM. les ingénieurs croiraient devoir, à *titre officieux*, fournir des renseignements aux intéressés, ils pourraient leur faire connaître que le droit d'enregistrement à percevoir sur les marchés dont le prix est directement payé par le trésor public est fixé, par l'article 2 de la loi du 28 février 1872, à 5 francs pour les sommes ou valeurs de 5.000 francs et au-dessous, à 10 francs pour les sommes supérieures à 5.000 francs, mais n'excédant pas 10.000 francs, à 20 francs pour les sommes supérieures à 10.000 francs, mais n'excédant pas 20.000 francs, et ensuite à raison de 20 francs pour chaque somme de 20.000 francs ou fraction de 20.000 francs. Il importe d'ajouter que le droit fixe gradué est remplacé, lorsque l'État ne supporte pas seul la dépense, par un droit de 1 p. 100 sur la portion du prix qui n'est pas à sa charge.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

(N° 139)

[27 janvier 1877.]

Appareils à vapeur placés à bord des bateaux. — Révision des ordonnances du 23 mai 1843 et du 17 janvier 1846.

Monsieur le Préfet, l'ordonnance du 22 mai 1843, relative aux appareils à vapeur employés sur terre, a, comme vous le savez, été remplacée par le décret du 25 janvier 1865, qui, en substituant au régime antérieur un régime beaucoup plus libéral, a dégagé l'industrie d'entraves reconnues inutiles.

Le nouveau règlement est en vigueur depuis plus de dix années et l'enquête à laquelle il vient d'être procédé, sur les résultats qu'a produits son application, a établi que ce décret, s'il comportait peut-être quelques modifications (question que je fais étudier en ce moment par la commission centrale des machines à vapeur), devait être maintenu pour ses traits principaux.

Dans le rapport qu'il présenta à l'empereur en lui soumettant le décret de 1865, mon prédécesseur faisait remarquer que les dispositions qu'il s'agissait d'édicter concernaient exclusivement les chaudières autres que celles qui sont placées sur des bateaux. Il ajoutait qu'à raison de la destination principale de ces bateaux, qui est le transport des personnes, et de la gravité des accidents dont, par là même, ils peuvent être le théâtre, il était impossible de ne pas les astreindre à des mesures de précaution particulières. Mais le rapport, reconnaissant que les règlements actuels relatifs aux chaudières des bateaux pouvaient comporter des modifications, annonçait que la question serait l'objet d'un examen spécial.

Il me semble opportun de s'occuper de cet examen. Incontestablement, les ordonnances du 23 mai 1843, sur la navigation fluviale, et du 17 janvier 1846, sur la navigation maritime, appellent une révision analogue à celle qui a eu lieu pour l'ordonnance du 22 mai 1843, relative aux appareils à vapeur employés sur terre, et l'administration doit se montrer soucieuse d'affranchir la batellerie de toutes les dispositions réglementaires qui pourraient inutilement entraver ses mouvements.

J'ai fait préparer, dans cet ordre d'idées, un questionnaire que j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint. A raison de la nature variée des questions qu'il contient, ce document devra être soumis

simultanément aux commissions de surveillance des bateaux à vapeur, aux ingénieurs des mines et à ceux des ponts et chaussées qui s'occupent de la surveillance des chaudières à vapeur placées à bord des bateaux, aux officiers du génie maritime en résidence dans les ports de commerce, aux directeurs des constructions navales, aux constructeurs de bateaux ou de machines pour la navigation maritime ou fluviale, aux compagnies d'assurances maritimes et aux compagnies de navigation à vapeur.

Je vous prierai donc, Monsieur le Préfet, en m'accusant réception de la présente circulaire, de ne pas manquer de me faire connaître le nombre d'exemplaires du questionnaire à envoyer aux commissions, fonctionnaires et compagnies, désignés ci-dessus, qui se trouvent dans votre département, et dont je vous serai obligé de m'adresser la liste.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

RÉVISION

Des règlements d'administration publique, des 23 mai 1843 et 17 janvier 1846, concernant les bateaux à vapeur qui naviguent sur les fleuves et rivières ou sur mer.

QUESTIONNAIRE.

DU PERMIS DE NAVIGATION. — DE LA SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE.

L'administration des travaux publics doit-elle continuer à intervenir, suivant les mêmes conditions que par le passé, dans le régime de la navigation à vapeur, soit pour accorder ou pour refuser l'autorisation de naviguer, soit pour la retirer ou la suspendre ?

Des modifications doivent-elles être apportées dans le mode actuel de la surveillance administrative ?

Quelles sont ces modifications ?

Notamment, le permis de navigation doit-il continuer à être renouvelé tous les ans ?

Les visites trimestrielles des commissions de surveillances doivent-elles continuer à être obligatoires ?

Y a-t-il lieu, en ce qui concerne les bateaux qui ne sont qu'accidentellement dans la circonscription d'une commission de surveillance, de borner l'action de cette commission à la seule vérification de la conformité de ces bateaux avec les indications du permis de navigation délivré aux ports d'attache ?

DES MACHINES FONCTIONNANT A BORD DES BATEAUX.

Chaudières. — Le régime réglementaire actuel des chaudières fixes peut-il être appliqué aux chaudières de bateaux sans danger pour la sûreté, notamment en ce qui concerne : 1° le taux de l'épreuve ; 2° la complète liberté laissée au constructeur, relativement à la nature et aux conditions de résistance et de travail du métal, au mode de consolidation des appareils ?

Dans l'hypothèse où l'on admettrait l'intervention administrative dans l'appréciation de la sûreté de l'emploi des chaudières, conviendrait-il de faire, à ce sujet, une distinction entre les chaudières motrices du bateau et celles qui ont une autre destination ?

Y a-t-il lieu de supprimer la condition d'un maximum d'épaisseur des tôles ? d'appliquer, aux chaudières qui seraient établies en acier, les tolérances d'épaisseur accordées aux chaudières des machines fixes ou locomotives établies antérieurement au décret du 25 janvier 1865 ?

Le renouvellement annuel de l'épreuve pour les chaudières tubulaires doit-il être maintenu ?

Dans le cas de l'affirmative, le taux actuel de ces épreuves périodiques peut-il être abaissé sans inconvénients ?

Machines. — Y a-t-il lieu de continuer à soumettre les cylindres des machines à l'épreuve hydraulique ?

Appareils de sûreté. — Une plus grande latitude peut-elle être accordée relativement au nombre des soupapes, à leur emplacement sur la chaudière, à la manière dont elles sont chargées ?

Agrès. Apparaux. — Y a-t-il lieu de maintenir, pour tous les bateaux non maritimes, quel que soit leur service, tous les apparaux mentionnés dans l'article 47 de l'ordonnance du 23 mai 1843 (notamment pour les bateaux qui ne naviguent que dans l'enceinte des villes et pour les canaux de plaisance) ?

Capitaines. Mécaniciens. — L'article 50 de l'ordonnance du 23 mai 1843, interprété par la circulaire ministérielle du 26 juillet suivant, a-t-il, dans l'application, présenté quelques inconvénients, et donne-t-il des garanties suffisantes pour le bon recrutement de ces agents ?

DIVERS.

N'y aurait-il pas dorénavant une distinction à établir, au sujet de tout ou partie des dispositions à prescrire, entre les bateaux qui portent des passagers et ceux qui n'en portent pas, que ces derniers soient affectés à des transports de marchandises ou de matériaux, ou destinés à des services spéciaux, comme, par exemple, le remorquage et le touage ?

Les bateaux de plaisance doivent-ils être assujettis à toutes les conditions imposées aux bateaux à voyageurs ?

Les bateaux qui, sans avoir de machine pour leur propre traction, en possèdent pour l'exécution de certaines manœuvres, comme le chargement et le déchargement des marchandises, les virages au cabestan, ou pour certains services, comme les dragages et certaines opérations industrielles, doivent-ils

être considérés comme des bateaux à vapeur et être assujettis aux mêmes conditions, qu'ils soient stationnaires ou non?

Des appareils spéciaux (indépendamment des feux de position) doivent-ils être prescrits, comme signaux d'alarme, pour éviter les abordages ou demander du secours?

Au point de vue de la stabilité des coques, y a-t-il lieu de prescrire des mesures spéciales pour les bateaux de rivière qui, naviguant près des embouchures, peuvent être accidentellement poussés à la mer?

Y a-t-il lieu de prescrire formellement, avant la délivrance du permis de navigation, des mesures pour prévenir les chavirements par suite d'un brusque déplacement de la masse des voyageurs?

(N° 140)

[17 février 1877.]

Nivellement général de la France. — Conservation des repères.

Monsieur le Préfet, les opérations relatives aux lignes de base du nivellement général de la France sont terminées depuis huit ans, et l'on a déjà pu apprécier les services que rendent les repères posés sur ces lignes et ceux que rendra l'achèvement du nivellement de précision dans chaque département, quand les circonstances permettront de poursuivre les opérations malheureusement ajournées par des événements désastreux.

En attendant qu'elles soient reprises, l'administration a le devoir impérieux de conserver les résultats acquis, considérables en eux-mêmes, et plus considérables encore en vue de leur nécessité pour assurer l'exécution des opérations futures; or, il est certain que quelques-uns de ces repères ont été déplacés, soit par suite des événements militaires dont notre pays a été le théâtre, soit par suite de l'amélioration ou de la reconstruction des ouvrages sur lesquels ils étaient apposés, et, d'un autre côté, la conservation des autres, faute d'une surveillance régulièrement organisée, n'a pas été jusqu'à ce jour assurée d'une manière permanente.

En conséquence, il a paru nécessaire, non-seulement de procéder à un recensement général des repères officiels, pour constater l'absence de ceux qu'il y aurait lieu de remplacer, mais encore d'organiser une révision annuelle de tous les repères existants, et un service de conservation pour ceux dont les nécessités des travaux amèneraient à l'avenir le déplacement momentané.

Le service ordinaire des ponts et chaussées était naturellement

désigné pour remplir cette tâche, en ce qui concerne les routes et chemins de tout ordre; mais, comme un certain nombre de repères sont établis sur des ouvrages qui n'appartiennent pas à ce service, je vous serai très-obligé, Monsieur le Préfet, de vouloir bien prendre les mesures nécessaires pour que MM. les ingénieurs du service ordinaire trouvent auprès des administrations départementales et communales toutes facilités dans l'accomplissement de leur mission.

Vous trouverez ci-joint le règlement que j'ai jugé utile d'arrêter pour assurer le fonctionnement régulier de ce nouveau service, et je vous prie de m'en accuser réception. J'en adresse ampliation à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

RÈGLEMENT POUR LA CONSERVATION DES REPÈRES.

Art. 1er. — Sont chargés de la surveillance et de la conservation des repères des lignes de base du nivellement général de la France :

Les ingénieurs du contrôle de l'exploitation des chemins de fer, avec l'assistance des compagnies,

Les ingénieurs des services spéciaux de navigation,

Enfin les ingénieurs du service ordinaire,

Selon que les lignes de base suivent les voies ferrées, les canaux et rivières navigables, ou les routes et chemins de tout ordre.

L'ingénieur en chef, directeur du dépôt des cartes et plans et des archives du ministère des travaux publics, centralisera toutes les affaires relatives à la conservation et à l'extension du nivellement, et entrera, à cet effet, en relation directe avec les chefs de service susmentionnés.

Art. 2. — Aucun repère ne sera déplacé, même s'il est situé sur un ouvrage à démolir en vertu d'un projet approuvé, sans qu'il en ait été donné préalablement avis à l'ingénieur en chef et sans qu'un repère provisoire, établi dans des conditions de stabilité parfaite et dûment vérifié, ait été posé pour servir au rétablissement ultérieur du repère officiel. Après l'achèvement des travaux il sera procédé, par les soins de l'ingénieur en chef, à la mise en place du repère définitif, en le rattachant au repère provisoire mentionné ci-dessus. Dans le cas où quelque doute subsisterait à l'égard de l'altitude vraie du repère déplacé, on en contrôlerait la position par des opérations de nivellement prolongées jusqu'au repère authentique le plus voisin.

Il sera dressé de chacune des deux opérations, enlèvement et repose du repère officiel, un procès-verbal relatant les circonstances dans lesquelles elles auront été effectuées. Ce procès-verbal sera transmis au directeur du dépôt avec le rapport annuel à produire en vertu des dispositions de l'article 5 ci-après.

Les préfets sont chargés d'assurer, en ce qui touche les repères placés sur les voies autres que celles qui sont confiées au service des ponts et chaussées, la stricte exécution des dispositions qui précèdent.

Art. 3. — Si l'ouvrage détruit ne doit pas être remplacé, ou, si le repère ne peut être fixé sur le nouvel ouvrage à la même altitude, on établira à proximité, sur un massif de maçonnerie, un dé en pierre de taille, dans lequel sera scellée la plaque métallique du repère. L'altitude ne sera modifiée que dans le cas où il y aurait impossibilité de faire autrement.

Art. 4. — Lorsqu'un repère inscrit au nivellement général aura disparu, ce repère sera reconstitué, autant que possible, dans les conditions définies au livre du nivellement général. L'ancienne plaque métallique, si elle a été conservée, à son défaut une plaque nouvelle, contenant les mêmes indications, sera posée, à l'aide d'un repère provisoire, rattaché lui-même exactement aux deux repères les plus rapprochés.

Art. 5. — Il sera fait, chaque année, du 1er mai au 1er septembre, par les agents désignés à cet effet par l'ingénieur en chef, une visite générale des repères.

Cette visite sera constatée par un procès-verbal dressé sur un cahier qui portera, au verso des feuillets, une liste complète des repères, textuellement xtraite du livre du nivellement des lignes de base, et, en face, au recto, des observations succinctes indiquant soit que la situation des repères n'a pas varié, soit les modifications ou corrections qu'on a du leur faire subir.

Ce procès-verbal devra être transmis au directeur du dépôt le 1er octobre de la même année, au plus tard.

Lors de la première visite générale, laquelle aura lieu en 1877, on apportera une attention minutieuse à la recherche des repères et à la vérification des cotes d'altitude qui, par suite de tassements du sol ou par d'autres causes, auraient pu souffrir quelque altération. Le procès-verbal mentionnera tous les changements qui se seront produits dans le tableau des repères depuis la publication faite en 1864.

Art. 6. — Il sera tenu, au dépôt des cartes et plans, un grand-livre du nivellement de la France.

Sur ce livre on enregistrera successivement les résultats des nivellements faits sur des prolongements ou ramifications du réseau actuel, lorsque les opérations présenteront les garanties d'exactitude exigées pour les lignes de base et se vérifieront par des contours fermés.

Les chefs de service qui sont ou seront en possession de nivellements satisfaisant à ces conditions, devront en faire parvenir les résultats au dépôt des cartes et plans sous la forme adoptée pour les lignes de base. Ils feront en même temps leurs propositions pour l'établissement des repères destinés à fixer sur le terrain la trace des opérations.

Le ministre arrêtera, sur la proposition du directeur du dépôt et sans distinction de département, les modèles des nouvelles plaques métalliques indicatives des altitudes. Ces plaques seront confectionnées et expédiées par les soins du dépôt.

Chaque année, le directeur du dépôt dressera le tableau des rectifications et additions à faire au livre du nivellement général de la France. Des exem-

plaires de ce tableau seront envoyés à tous les chefs de service. Il sera publié, à des époques qui seront déterminées ultérieurement et sous une forme plus compacte, de nouvelles éditions du nivellement général, comprenant les rectifications et extensions indiquées ci-dessus.

Art. 7. — Les préfets, les chefs des divers services des ponts et chaussées, les compagnies de chemins de fer et de navigation, recevront communication du présent règlement et restent chargés d'en assurer l'exécution.

Paris, le 17 février 1877.

PERSONNEL.

(N° 141)

Février 1877.

CONDUCTEURS.

1° LÉGION D'HONNEUR.

(Décret du 8 février 1877.)

M. Jazé, conducteur principal, est nommé chevalier de la Légion d'honneur.

2° NOMINATIONS.

Sont nommés au grade de conducteur de 4e classe les candidats déclarés admissibles ci-après désignés :

2 *février* 1877. — M. Bataille (Edmond), Loire-Inférieure, navigation de la Loire (4e section).

5 *février*. — M. Métour, Sénégal.

6 *février*. — M. Dupuy, Deux-Sèvres, navigation de la Sèvre.

7 *février*. — M. Heckenbinder, Aisne, navigation de l'Aisne.

8 *février*. — M. Lidon, Lot-et-Garonne, service ordinaire.

Idem. — M. Lelimouzin, Meuse, canal de l'Est.

Idem. — M. Soclet, Seine-Inférieure, service maritime.

Idem. — M. George, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire.

Idem. — M. Servant, Allier, service ordinaire.

8 *février* 1877. — M. Bechtold, Loire-Inférieure, navigation de la Loire (4e section).

10 *février*. — M. Petitfils, Ardennes, service ordinaire.

Idem. — M. Giroux, Basses-Pyrénées, chemins de fer.

Idem. — M. Lecocq, Nord, service ordinaire.

Idem. — M. Lambert (Ferdinand), Algérie.

Idem. — M. Adoue, Basses-Pyrénées, chemins de fer.

14 *février*. — M. Deschamps, Haute-Garonne, chemins de fer.

Idem. — M. Durand, Dordogne, chemins de fer.

Idem. — M. Guilmart, Ardennes, canal de l'Est.

Idem. — M. Camy, Basses-Pyrénées, service maritime.

Idem. — M. Pierron, Vosges, canal de l'Est.

Idem. — M. Vidal, Lozère, service ordinaire.

15 *février*. — M. d'Ivanoff, Seine, service central des phares.

16 *février*. — M. Carré, Loiret, service ordinaire.

Idem. — M. Petit, Meuse, canal de l'Est.

19 *février*. — M. Chardonneret, Seine, administration centrale.

Idem. — M. Firmery, Loiret, canaux d'Orléans, etc.

20 *février*. — M. Leger (Gustave), Yonne, service ordinaire.

Idem. — M. Fousse, Seine-et-Oise, service ordinaire.

Idem. — M. Debuissy, Pas-de-Calais, service ordinaire.

Idem. — M. Robin, Vendée, service ordinaire.

Idem. — M. Tondu, Seine-et-Oise, navigation de la Belgique vers Paris.

Idem. — M. Bonneau, Oise, service ordinaire.

Idem. — M. Maillard, Loire-Inférieure, service maritime.

Idem. — M. Morellet, Ain, service ordinaire.

Idem. — M. Gaillard, Charente, service ordinaire.

Idem. — M. Noret, Loir-et-Cher, service ordinaire.

Idem. — M. Morisset, Deux-Sèvres, service ordinaire.

Idem. — M. Haton, Haute-Garonne, service ordinaire.

21 *février*. — M. Piot, Ardennes, canal de l'Est.

Idem. — M. Gallon, Indre-et-Loire, service ordinaire.

21 *février*. — M. Dardy, Loir-et-Cher, navigation de la Loire (3e section).

22 *février*. — M. Cossul, Lozère, chemins de fer.

Idem. — M. Durrand, Hérault, service maritime.

Idem. — M. Hug, Ardennes, service ordinaire.

23 *février*. — M. Bouisset, Aveyron, service ordinaire.

26 *février*. — M. Gouneau, Maine-et-Loire, navigation de la Loire (3e section).

26 *février* 1877. — M. Humez, Pas-de-Calais, voies navigables.

Idem. — M. Berthelot, Puy-de-Dôme, chemins de fer.

3° AVANCEMENTS.

Sont élevés à la 3ᵉ classe les conducteurs de 4ᵉ classe des ponts et chaussées dont les noms suivent :

M. Thomas, Meurthe-et-Moselle, canal de l'Est.

M. Gross, Meurthe-et-Moselle, canal de l'Est.

Ces avancements auront leur effet à partir du 1ᵉʳ janvier 1877.

4° SERVICE DÉTACHÉ.

19 *février* 1877. — M. Macaire, conducteur de 2ᵉ classe, en congé illimité, est replacé dans le cadre d'activité et mis à la disposition du gouverneur général de l'Algérie pour être employé dans le département d'Alger.

5° CONGÉS.

5 *février* 1877. — M. Sautherey, conducteur de 3ᵉ classe, au service ordinaire du département du Jura, est mis en congé illimité.

10 *février*. — M. Laborde, conducteur de 2ᵉ classe, au service ordinaire du département de la Corrèze et au contrôle du chemin de fer de Limoges à Brives, est mis en congé illimité.

16 *février*. — M. Bauthereau, conducteur de 2ᵉ classe, au service des voies navigables dans le département du Pas-de-Calais, est mis en congé illimité.

20 *février*. — M. Semence, conducteur de 4ᵉ classe, au service ordinaire du département de la Nièvre, est mis en congé illimité.

26 *février*. — M. Saenz, conducteur de 3ᵉ classe, en service détaché à Pernambuco (Brésil), est mis en congé illimité.

Idem. — M. Ravel, conducteur de 3ᵉ classe, au service du chemin de fer d'Épinay à Luzarches, est mis en congé illimité.

Idem. — M. Verva, conducteur de 4ᵉ classe, au service maritime du département du Nord, est mis en congé illimité.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
2 février 1877. — M. Marmier, conducteur de 2e classe (Côte-d'Or), service ordinaire.	1er mai 1877.
6 février 1877. — M. Ricart, conducteur principal (Oise), navigation de l'Oise.	1er avril 1877
17 février 1877. — M. Mille, conducteur de 1re classe (Seine-Inférieure), service ordinaire.	1er avril 1877.

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Trillaud, conducteur de 4e classe (Rhône), service ordinaire.	21 janv. 1877.
M. Boidot, conducteur de 3e classe (Algérie). . .	1er sept. 1876.
M. Lallemand, conducteur de 2e classe (Manche), service ordinaire.	6 février 1877.
M. Lartigau, conducteur de 3e classe (Gironde), chemins de fer.	26 janv. 1877.
M. Fabre, conducteur de 4e classe, en congé illimité.	7 février 1877.
M. Bellanger, conducteur de 3e classe, en congé sans traitement.	7 février 1876.

8° DÉCISIONS DIVERSES.

2 *février* 1877. — M. Cozette, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de la Somme, passe dans le département du Nord, au service des voies navigables.

5 *février*. — M. Biehlmann, conducteur de 4e classe, au service du Sénégal, est attaché au service ordinaire du département du Jura.

6 *février*. — M. Martin, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire, passe dans le département de l'Oise, au service de la navigation de l'Oise.

16 *février*. — M. Blanchard, conducteur de 2e classe, au service de la navigation de la Saône, passe du département de Saône-et-Loire dans le département de la Côte-d'Or.

17 *février*. — M. Fréquenez, conducteur de 2e classe, au service du canal de l'Est, dans le département des Ardennes, passe au service ordinaire du même département.

20 *février*. — M. Barthélemy, conducteur de 2e classe, au ser-

vice municipal de Lille, est remis en activité et attaché, dans le département de Seine-et-Oise, au service de la navigation de la Seine (3e section).

20 *février* 1877.— M. Samalens, conducteur de 4e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché, dans les Hautes-Pyrénées, au service du chemin de fer de Toulouse à Bayonne.

Idem. — M. Treil, conducteur de 4e classe, au service du chemin de fer de Toulouse à Bayonne, dans le département des Hautes-Pyrénées, passe dans le département de la Haute-Garonne, au service du chemin de fer des Pyrénées-Centrales.

20 *février.* — M. Bicheyre, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de la Haute-Garonne, passe dans le département de l'Eure, au service de la navigation de la Seine (3e section).

21 *février.* — M. Lesage, conducteur de 4e classe, au service de la navigation de la Marne (1re section), dans le département de la Haute-Marne, passe dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (3e section).

22 *février.* — M. Chion, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Haute-Savoie, passe dans le département du Cantal, au service du chemin de fer de Marvejols à Neussargues.

Idem. — M. Banides, conducteur de 4e classe, au service maritime de l'Hérault, passe dans le département de la Lozère, au service du chemin de fer de Marvejols à Neussargues.

24 *février.* — M. Palas-Hau, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Aveyron, est attaché au service technique central institué près la direction des chemins de fer au ministère des travaux publics.

23 *février.* — MM. Thévenez et Guichard, conducteurs de 3e classe, attachés au 2e bureau de la division de l'exploitation des chemins de fer, sont nommés rédacteurs au même service.

26 *février.* — M. Lemelle, conducteur de 4e classe, au service de la navigation de la Loire (3e section), dans le département de Maine-et-Loire, passe dans le département de la Loire-Inférieure, au service de la navigation de la Loire (4e section).

Idem. — M. Chambrin, conducteur de 4e classe, au service du chemin de fer de Vichy à Thiers, dans le département du Puy-de-Dôme, passe au service ordinaire du département de la Manche.

Idem. — M. Gaudot, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Haute-Saône, est attaché au service du canal de l'Est dans le même département.

27 *février* 1877.— M. Philippe, conducteur de 3e classe, chargé au service ordinaire du département de Seine-et-Marne de la surveillance de la navigation du Grand-Morin, passe au service de la navigation de la Marne (2e section).

Idem. — M. Hurand, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Allier, passe au service ordinaire du département de Seine-et-Marne.

L'Éditeur-Gérant, Dunod. — Paris, imp. Arnous de Rivière, rue Racine, 26.

DÉCRETS.

(N° 142)

[5 mai 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Orne, d'un chemin de fer d'intérêt local de Montsecret à la limite du département de la Manche, vers Chérencé-le-Roussel.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Orne, d'un chemin de fer d'intérêt local de Montsecret, sur la ligne de Paris à Granville, à la limite du département de la Manche, dans la direction de Chérencé-le-Roussel, par Tinchebrai.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution de ce chemin ne sont pas accomplies dans le délai de quatre ans, à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 2. — Le département de l'Orne est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions de la convention passée, le 25 novembre 1875, avec le sieur *Lion (René)*, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées conformes de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Il est alloué au département de l'Orne, sur les fonds du trésor, par application de l'article 5 de la loi précitée du 12 juillet 1865 et sous la réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des travaux publics, une subvention de 80.000 francs.

Cette subvention sera versée en six termes semestriels égaux, à partir du 15 janvier 1877.

Le département devra justifier, avant le payement de chaque terme, d'une dépense, en achats de terrains, travaux et approvisionnements sur place, triple de la somme à recevoir.

Le dernier terme ne sera payé qu'après l'achèvement complet des travaux.

Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié de la dépense à faire approximativement et qui devra être versé sans qu'il puisse être tenu aucun compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Toutefois, le concessionnaire pourra être autorisé à émettre des obligations lorsque la totalité du capital-actions aura été versée et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent.

Mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés soit à la banque de France, soit à la caisse des dépôts et consignations ou au Crédit foncier, et ne pourront être mis à la disposition du concessionnaire que sur l'autorisation formelle du ministre des travaux publics.

Art. 5. — Le directeur de l'exploitation devra être agréé par le ministre des travaux publics.

Art. 6. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis, tous les trois mois, au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 7. — Le ministre des travaux publics et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

CONVENTION.

L'an 1875, le 25 novembre,

Entre le préfet du département de l'Orne, agissant en vertu des délibérations du conseil général en date des 27 août 1869, 13 avril et 11 décembre 1872, et des délibérations de la commission départementale des 14 juillet 1873 et 31 mai 1875,

D'une part,

Et M. *Anatole-Jules-René Lion*,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département de l'Orne concède à M. *Lion*, sous la réserve de l'autorisation d'exécution des travaux par le Gouvernement, la construction et l'exploitation de la partie située dans le département de l'Orne du chemin de fer d'intérêt local de Chérencé-le-Roussel à Montsecret, par Tinchebrai, dont il est déjà concessionnaire dans le département de la Manche.

Art. 2. — De son côté, M. *Lion* s'engage à exécuter le dit chemin de fer et à se conformer, pour sa construction et son exploitation, au cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 3. — Le préfet de l'Orne s'engage, au nom du département, à payer au concessionnaire, à titre de subvention, en plus des 85.000 francs votés par le conseil municipal de Tinchebrai, une somme de 25.000 francs par kilomètre; il abandonne, en outre, au profit du concessionnaire, mais sans garantie, la subvention proportionnelle qu'il y a lieu d'espérer de l'État, en exécution de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865.

La subvention de la commune de Tinchebrai sera payable, sans intérêts, en quinze annuités, ainsi qu'il est indiqué dans la délibération du conseil municipal et des plus imposés, en date du 13 août 1873.

La subvention du département sera payable, sans intérêts, en trois annuités et par tiers.

Le concessionnaire justifiera, avant chacun des deux premiers payements, de l'emploi, en acquisition de terrains et en travaux, d'une somme double de celle qu'il aura à recevoir. Le montant des travaux faits sera établi suivant une série de prix qui sera arrêtée par le préfet.

Le payement du dernier tiers n'aura lieu qu'après l'achèvement complet des travaux.

Art. 4. — L'administration supérieure, sur l'avis conforme du conseil général de l'Orne, se réserve le droit d'autoriser toute cession, fusion ou autre fait équivalent, comme aussi d'agréer au préalable les directeurs de l'exploitation.

M. *Lion* s'interdit le droit de modifier son traité avec la Manche pour une autre direction que celle de Chérencé-le-Roussel à Montsecret, par Tinchebrai, qui est aujourd'hui adoptée, la présente convention étant définitive, dès à présent, en ce qui la concerne.

Art. 5. — Pour l'exécution de la présente concession, M. *Lion* fait élection de domicile à Alençon.

Fait double à Alençon, à la préfecture, les jour, mois et an ci-dessus.

Lu et accepté :	*Le Préfet,*
Signé Lion.	Signé Larnac.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local de Chérencé-le-Roussel à Montsecret, dans le département de l'Orne, sera le prolongement du même chemin à établir dans le département de la Manche. Il passera à Tinchebrai et se raccordera avec la ligne d'Argentan à Granville, à ou près la gare de Montsecret.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai de deux ans, à partir du décret de concession portant déclaration d'utilité publique; ils seront terminés deux ans après, au plus tard.

Art. 3. — La compagnie soumettra à l'approbation du conseil général : 1° le tracé et le profil du chemin, ainsi que l'emplacement, l'étendue et les dispositions principales des gares et stations, et ce dans un délai de six mois, à partir du décret de concession; 2° les plans parcellaires et les états indicatifs des contenances à acquérir, dans le délai de six mois, à partir de l'approbation du tracé et du profil en long du chemin de fer.

Aucun cours d'eau navigable ou non, aucun chemin public appartenant soit à la grande, soit à la petite voirie, ne pourra être modifié ni détourné sans l'autorisation de l'autorité compétente.

Les ouvrages à construire à la rencontre du chemin de fer et des dits cours d'eau ou chemins ne pourront être entrepris qu'après qu'il aura été reconnu par l'administration que les dispositions projetées sont de nature à assurer le libre écoulement des eaux ou à maintenir une circulation facile soit sur les cours d'eau navigables, soit sur les voies de terre traversées par le chemin de fer.

Art. 4. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation préfectorale.

A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition, soumis à l'approbation de l'administration supérieure pour ce qui concerne la grande voirie, et à celle du préfet pour ce qui concerne la petite.

L'administration et le préfet pourront y introduire les modifications qu'ils jugeront nécessaires.

L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du préfet, l'autre restera dans les bureaux de la préfecture.

Art. 5. — La compagnie pourra prendre copie, sans déplacement, de tous

---

(*) Ce cahier de charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local de Granges à Gérardmer (*Annales* 1877, p. 9, *Cahier de janvier*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

les plans, nivellements et devis qui ont été antérieurement dressés aux frais du département.

Art. 6. — (*Voir l'article* 5 *du type indiqué.*)

Art. 7. — Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés pour une seule voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Art. 8. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^m,44$ à $1^m,45$. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres. La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de $0^m,75$ au moins.

La largeur en couronne du profil en travers sera de 5 mètres au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast, lorsque le chemin sera en remblai, une banquette de $0^m,50$ de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux. Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 9. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes d'un rayon minimum dé 200 mètres. Une partie droite de 50 mètres de longueur sera ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^m,025$ par mètre.

Une partie horizontale, etc. (*Voir l'article* 8 *du type.*)

Art. 10. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement eront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le préfet, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations ou arrêts de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale. La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet des dites gares, stations et arrêts, lequel se composera:

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de $0^m,01$ pour mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 11. — (*Voir l'article* 10 *du type.*)

Art. 12. — (*Voir l'article* 11 *du type.*)

. . . .

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres

horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de 4m,30 au moins.

La largeur entre les têtes sera au moins de 4 mètres.

Art. 13. — (*Voir l'article 12 du type.*)

Art. 14. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de 45°;

Le préfet déterminera, la compagnie entendue, ceux de ces passages à niveau qui devront être munis de barrières simples ou de barrières avec maisons de gardes.

La forme, le type et le mode de manœuvre des barrières seront fixés par l'administration, sur la proposition des concessionnaires.

Art. 15. — (*Voir l'article 14 du type.*)

Art. 16. — (*Voir l'article 15 du type.*)

. . . .

La hauteur et le débouché de chacun d'eux seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4m,50 de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 0m,80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs du service ordinaire, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par le préfet pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration préfectorale.

Art. 19. — Les rails seront du système Vignole, éclissés et du poids minimum de 35 kilogrammes chacun par mètre courant. Ils seront posés sur des traverses en chêne ou toute autre essence injectée, espacées entre elles de 0m,90 au plus d'axe en axe.

Art. 20. — L'administration pourra dispenser la compagnie de placer des clôtures sur tout ou partie du chemin.

Art. 21. — Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage ou modification d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

Art. 22. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Art. 25 à 27. — (*Voir les articles 25 à 28 du type.*)

Art. 28. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral sera dressée aux frais de la compagnie et déposée aux archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29. — (*Voir l'article 30 du type.*)

Art. 30. — La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins publics.

Art. 31. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins:

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces et munies de rideaux;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux et auront des banquettes rembourrées;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, munies soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossiers.

La compagnie pourra employer des voitures mixtes contenant des compartiments de différentes classes.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux et des bestiaux, les plates-formes, et, en général, de toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, wagons, voitures de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 32. — Des arrêtés préfectoraux, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du préfet les règlements généraux relatifs au service ou à l'exploitation du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

Art. 33. — (*Voir l'art. 34 du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. —Le terme de la durée de la concession pour la ligne mentionnée en l'article 1er du présent cahier des charges sera le même que celui de la concession de la compagnie du chemin de fer de l'Ouest.

Art. 35 et 36. — (*Voir les art. 36 et 37 du type.*)

Art. 37. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixés par les articles 2 et 3, elle encourra la déchéance, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 50.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il

sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 38. — (*Voir l'art.* 39 *du type.*)

. . . .

La nouvelle compagnie sera soumise aux charges et clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du département.

Si l'ajudication ouverte n'amène, etc. . . . .

Art. 39 et 40. — (*Voir les art.* 40 *et* 41 *du type.*)

TITRE IV.

SUBVENTIONS ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde, indépendamment des subventions stipulées dans la convention annexée au présent cahier des charges, l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport déterminés ci-après :

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX total.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. . . { Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,067	0,033	0,10
Voyageurs. . . { Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe). .	0,050	0,025	0,075
Voyageurs. . . { Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0,037	0,018	0,055
Enfants. . . . . { Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. . . . . . (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30).	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,30	0,20	0,50
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre pour constructions. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,08	0,06	0,14

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrière. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,06	0,04	0,10
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Chaux et plâtre pour l'agriculture. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.	0,045	0,035	0,08
3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,15	0,10	0,25
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,20	0,10	0,30
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes, ne traînant pas de convoi.	2,25	1,50	3,75
Locomotive pesant plus de 18 tonnes, ne traînant pas de convoi.	3,00	1,50	4,50
Tender de 7 à 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Tender de plus de 10 tonnes.	2,00	1,00	3,00
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,18	0,14	0,32
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,25	0,15	0,40
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide.	0,20	0,10	0,30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront, en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,10	0,08	0,18
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds, et à deux banquettes.	0,50	0,30	0,80
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30

Art. 42. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 43. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir dés voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 44 à 47. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 48. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour le parcours partiel de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 12 juillet 1865.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeurent formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 49. — La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera entre les mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui annoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 50. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été. Le service de nuit n'est pas obligatoire pour la compagnie.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 51. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 52. — La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui seront confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 5.000 habitants, soit un centre de population de 5.000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie; ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 53. — (*Voir l'art. 51 du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54. — (*Voir l'art. 52 du type.*)

Art. 55. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches est fait comme suit :

1° Dans chaque train de voyageurs ou de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement, suivant les besoins de l'administration des postes, un ou deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

3° Lorsque la compagnie modifiera la marche de ses trains ordinaires, elle fera connaître les changements à l'administration des postes quinze jours à l'avance.

4° La compagnie transportera gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

5° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

6° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

Art. 57. — (*Voir l'art. 55 du type.*)

. . . .

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établis-

sements d'éducation. La compagnie devra, de plus, mettre à la disposition de l'administration un compartiment séparé de deuxième classe pour le transport des aliénés, sur la réquisition qui lui en sera faite.

Les concessionnaires seront tenus d'ailleurs de remplir exactement toutes stipulations, autres que les précédentes, de service gratuit et de réduction de prix des places qui pourraient être faites en faveur de l'État dans le décret d'utilité publique, en retour de la subvention du Gouvernement.

Art. 58. — (*Voir l'art. 56 du type.*)

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59 et 60. — (*Voir les art. 57 et 58 du type.*)

Art. 61. — (*Voir l'art. 59 du type.*)

. . . .

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel.

Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement ou le préfet y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

Art. 62. — (*Voir l'art. 60 du type.*)

. . . .

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure.

Pour indemniser la compagnie, etc. . . . .

Art. 63. — (*Voir l'art. 61 du type.*)

Art. 64. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie. Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse départementale du trésor public, une somme de 50 francs par kilomètre de chemin de fer concédé.

Si la compagnie ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 66. — Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie dépo-

sera dans une caisse publique désignée par le préfet une somme de 50.000 fr. en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Elle sera rendue à la compagnie par moitié à la fin de chacune des deux dernières années accordées pour l'exécution, en tant que les travaux seront avancés dans la même proportion.

Art. 67. — Le concessionnaire sera tenu de constituer dans le délai d'un an, à peine de déchéance, une société anonyme d'une durée égale à celle de la concession.

Le chiffre du capital-actions sera fixé à la moitié de la dépense à faire approximativement, et devra être versé sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

La compagnie s'oblige à déposer dans la caisse d'un établissement public, avec injonction au dépositaire de ne les délivrer que contre justification d'emploi en travaux, les sommes provenant des émissions d'obligations.

Art. 68. — La compagnie devra faire élection de domicile à Alençon.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture.

Art. 69. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Orne, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 70. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention seront à la charge du concessionnaire.

Lu et approuvé :
Signé A. Lion.

(N° 143)

[5 mai 1876.]

Décret qui autorise la Société métallurgique de la Haute-Moselle à établir le raccordement du port de Neuves-Maisons avec le chemin de fer de Nancy à Vezelise.

Art. 1er. — La société métallurgique de la Haute-Moselle est autorisée à établir et à exploiter à ses frais, risques et périls, le raccordement du port de Neuves-Maisons avec le chemin de fer de Nancy à Vezelise, sans subvention ni garantie d'intérêt, aux

clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le présent cahier des charges est relatif à la concession d'un chemin de fer de raccordement reliant le canal de l'Est avec le chemin de fer d'intérêt local de Nancy à Vezelise et destiné au transport des marchandises seulement.

Le dit raccordement se détachera de la ligne d'intérêt local au delà de la halte de Neuves-Maisons et aboutira au port du canal dit *de la Ballastière*.

Il sera établi conformément aux dispositions générales du projet dressé par les ingénieurs de la navigation à la date du 26 septembre 1874.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai de trois mois à partir de la date du décret de concession.

Ils devront être terminés dans un délai de six mois, à partir de la même date, de manière que le chemin soit praticable et exploité à l'expiration du dernier délai.

Art. 3 et 4. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant :

. . . .

La position des gares projetées, celle des ouvrages destinés à rétablir les communications ou à assurer l'écoulement des eaux, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art exécutés et les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44 à 1m,45. dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre au moins.

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local de Granges à Gérardmer (*Ann.* 1877, p. 9, *Cahier de janvier*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

sera dans une caisse publique désignée par le préfet une somme de 50.000 fr. en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics ou valeurs acceptées par le préfet, avec transfert, au profit du département, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Elle sera rendue à la compagnie par moitié à la fin de chacune des deux dernières années accordées pour l'exécution, en tant que les travaux seront avancés dans la même proportion.

Art. 67. — Le concessionnaire sera tenu de constituer dans le délai d'un an, à peine de déchéance, une société anonyme d'une durée égale à celle de la concession.

Le chiffre du capital-actions sera fixé à la moitié de la dépense à faire approximativement, et devra être versé sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

La compagnie s'oblige à déposer dans la caisse d'un établissement public, avec injonction au dépositaire de ne les délivrer que contre justification d'emploi en travaux, les sommes provenant des émissions d'obligations.

Art. 68. — La compagnie devra faire élection de domicile à Alençon.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture.

Art. 69. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Orne, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 70. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention seront à la charge du concessionnaire.

Lu et approuvé :
Signé A. Lion.

(N° 143)

[5 mai 1876.]

Décret qui autorise la Société métallurgique de la Haute-Moselle à établir le raccordement du port de Neuves-Maisons avec le chemin de fer de Nancy à Vezelise.

Art. 1er. — La société métallurgique de la Haute-Moselle est autorisée à établir et à exploiter à ses frais, risques et périls, le raccordement du port de Neuves-Maisons avec le chemin de fer de Nancy à Vezelise, sans subvention ni garantie d'intérêt, aux

clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le présent cahier des charges est relatif à la concession d'un chemin de fer de raccordement reliant le canal de l'Est avec le chemin de fer d'intérêt local de Nancy à Vezelise et destiné au transport des marchandises seulement.

Le dit raccordement se détachera de la ligne d'intérêt local au delà de la halte de Neuves-Maisons et aboutira au port du canal dit *de la Ballastière.*

Il sera établi conformément aux dispositions générales du projet dressé par les ingénieurs de la navigation à la date du 26 septembre 1874.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai de trois mois à partir de la date du décret de concession.

Ils devront être terminés dans un délai de six mois, à partir de la même date, de manière que le chemin soit praticable et exploité à l'expiration du dernier délai.

Art. 3 et 4. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant :

. . . .

La position des gares projetées, celle des ouvrages destinés à rétablir les communications ou à assurer l'écoulement des eaux, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long ; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art exécutés et les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44 à 1m,45. dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre au moins.

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local de Granges à Gérardmer (*Ann.* 1877, p. 9, *Cahier de janvier*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de $0^m,50$ de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieure à 250 mètres. Une partie droite de 100 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^m,010$ par mètre.

Une partie horizontale, etc. (*Voir l'art. 8 du type.*). . . . .

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminées par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet des dites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de $0^m,01$ par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — La compagnie sera tenue de rétablir les communications interrompues par le chemin de fer suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration.

Art. 11. — Les croisements à niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Dans ce cas, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces chemins, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau de la voie ferrée et des chemins ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de 45°.

Les passages à niveau pourront, en général, rester ouverts. Néanmoins, il y sera établi des barrières et des guérites toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration, la compagnie entendue.

La forme, le type et le mode de manœuvre des barrières seront fixés par l'administration sur la proposition de la compagnie.

Art. 12. — Dans le cas où le chemin de fer devrait passer au-dessous d'une voie de communication quelconque, l'ouverture du pont entre les culées sera au moins de $4^m,50$, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails pour le passage des trains ne sera pas inférieure à $4^m,80$ au moins.

Art. 13. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins $4^m,50$ de largeur entre les têtes.

La hauteur et le débouché de chacun d'eux seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 14. — La compagnie n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics et particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 15. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera de 35 kilogrammes, sauf les réductions qui seraient autorisées par l'administration.

Art. 16. — L'administration pourra dispenser la compagnie, sur sa proposition, de poser des clôtures sur tout ou partie du chemin.

Art. 17 et 18. — (*Voir les art.* 21 *et* 22 *du type.*)

Art. 19. — Le chemin de fer étant projeté dans les limites de la zone frontière, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 20 et 21. — (*Voir les art.* 26 *et* 27 *du type.*)

Art. 22. — Les travaux terminés, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation du chemin de fer; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre le dit chemin de fer en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées.

Art. 23. — (*Voir l'art.* 29 *du type.*)

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 24. — (*Voir l'art.* 30 *du type.*)

Art. 25. — La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des chemins.

Art. 26. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites

ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les wagons destinés au transport des marchandises, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 27. — (*Voir l'art.* 33 *du type.*)

. . . .

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement et de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 28. — (*Voir l'art.* 34 *du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 29. — La durée de la concession sera de quatre-vingt-dix-sept ans. Elle commencera à courir le 1er janvier 1876 et finira le 31 décembre 1972.

Art. 30. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre, etc. (*Voir l'art.* 36.). . . . . .

Art. 31. — (*Voir l'art.* 37 *du type.*)

Art. 32. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux ou présenté les projets dans les délais fixés par l'article 2, elle encourra la déchéance sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 1.000 francs, qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 53, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et lui restera acquise.

Art. 33 et 34. — (*Voir les art.* 38 *et* 39 *du type.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES.

Art. 36. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX de péage.	de transport.	totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Petite vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,01	0,01	0,02
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fonte moulée.	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que ceux de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,06	0,04	0,10
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sable.	0,05	0,03	0,08
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT.			
Par pièce et par kilomètre.			
(*Voir le type*).	...	...	...

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 4 kilomètres, elle sera comptée pour 4 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque ne pourra être moindre de 0f,40.

Art. 37 et 38. — (*Voir les art.* 45 *et* 46 *du type.*)

Art. 39. — (*Voir l'art.* 47 *du type.*)

. . . .

5° Et, en général, à tous paquets ou colis pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Art. 40. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai d'un an.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 41. — La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auron lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 42. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et tranportés de gare en gare dans le jour qui suivra celui de la remise. Toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des deux paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus.

L'administration supérieure déterminera, la compagnie entendue, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares, tant en hiver qu'en été.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 43. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares ou magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 44. — La compagnie ne sera pas tenue de faire le factage et le camionnage des marchandises.

Les expéditeurs et destinataires devront y pourvoir par eux-mêmes et à leurs frais.

Art. 45. — (*Voir l'art.* 51 *du type.*)

TITRE V.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 46 et 47. — (*Voir les art.* 57 *et* 58 *du type.*)

Art. 48. — (*Voir l'art.* 59 *du type.*)

. . . .

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies, etc. (*Voir l'art.* 59.)

Art. 49 et 50. — (*Voir les art. 60 et 61 du type.*)

Art. 51.—Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 52. — Le chemin de fer restera toujours placé sous la surveillance de l'administration. Les frais de contrôle, de visite, de surveillance et de réception des travaux, les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie. Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse du trésorier payeur général du département, une somme de 120 francs par chaque kilomètre de chemin concédé. Si la compagnie ne verse pas cette somme aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 53. — Pour la garantie des obligations qui lui sont imposées, la compagnie sera tenue de déposer, avant la signature du décret de concession, dans une caisse publique désignée par l'administration, une somme de 1.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 54. — La compagnie devra faire élection de domicile à Nancy.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de Meurthe-et-Moselle.

Art. 55. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de Meurthe-et-Moselle, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 56. — Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe de 1 franc.

(N° 144)

[9 mai 1876.]

Décret qui organise le corps des ingénieurs des poudres et salpêtres.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de la guerre ;

Vu le décret du 13 novembre 1873, qui a placé dans les attribu-

tions du département de la guerre les poudreries et raffineries civiles;

Vu l'article 11 de la loi du 13 mars 1875, relative à la constitution des cadres, et notamment les deux derniers paragraphes, ainsi conçu :

« La direction de la fabrication des poudres et autres substan-
« ces explosibles monopolisées est, conformément au décret du
« 13 novembre 1873, confiés à un corps spécial d'ingénieurs se
« recrutant directement à l'École polytechnique, placé sous l'au-
« torité directe du ministre de la guerre et dont les membres
« portent le nom d'*ingénieurs des poudres et salpêtres*.

« La composition et l'organisation de ce corps seront détermi-
« nées par un règlement d'administration publique ; »

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 1er. — La direction de la fabrication des poudres et autres substances explosibles, dans les établissements appartenant à l'État, est confiée au corps des ingénieurs des poudres et salpêtres, qui est placé sous l'autorité directe du ministre de la guerre.

Elle constitue, au ministère de la guerre, un service spécial indépendant des services consommateurs.

La direction d'une des poudreries demeure réservée aux officiers de l'artillerie de terre.

TITRE Ier.

ORGANISATION DU PERSONNEL.

SECTION Ire.

CORPS DES INGÉNIEURS DES POUDRES ET SALPÊTRES.

Art. 2. — Le corps des ingénieurs des poudres et salpêtres comprend :

Un inspecteur général de première classe,
Un inspecteur général de deuxième classe,
Quatre ingénieurs en chef de première classe,
Quatre ingénieurs en chef de deuxième classe,
Sept ingénieurs de première classe,
Sept ingénieurs de deuxième classe,
Douze sous-ingénieurs,

partement de la guerre, en exécution du décret du 13 novembre 1873, et qui seront immatriculés dans ces établissements pour constituer le personnel permanent d'exploitation, sont admis à jouir du bénéfice des dispositions contenues dans le dernier paragraphe de l'article 18 de la loi du 9 juin 1853.

TITRE II.

ATTRIBUTIONS DU PERSONNEL DE DIRECTION.

Art. 15. — Les inspecteurs généraux sont chargés de l'inspection permanente des établissements dirigés par les ingénieurs des poudres et salpêtres; ils remplissent en outre les fonctions administratives qui peuvent leur être attribuées par le ministre de la guerre.

Chaque établissement est visité au moins une fois l'an par l'inspecteur général désigné et aux époques déterminées par le ministre de la guerre.

L'inspecteur général qui a fait l'inspection rend compte directement au ministre du résultat, en ce qui concerne l'installation des poudreries et raffineries, les procédés de fabrication et la marche générale du service.

Les directeurs des établissements lui remettent des notes sur les divers personnels et, s'il y lieu, des propositions pour l'avancement ou pour des récompenses. L'inspecteur général les annote et les transmet au ministre avec ses propres propositions.

Art. 16. — Les ingénieurs et sous-ingénieurs des poudres et salpêtres sont répartis dans les établissements suivant les besoins du service.

Le plus élevé en grade, ou, en cas d'égalité de grade, le plus ancien dans chaque établissement, prend le titre de directeur, et il a sous ses ordres tout le personnel attaché à cet établissement.

Il est placé sous l'autorité immédiate du ministre de la guerre, avec qui il correspond directement.

Art. 17. — Le comité spécial consultatif créé par le décret du 13 novembre 1873 est maintenu.

Il se compose :

Du président du comité d'artillerie, président;
De deux officiers généraux de l'artillerie de terre;
D'un officier général ou supérieur de l'artillerie de marine;
D'un membre de l'Académie des sciences;
Du directeur général des contributions indirectes;

D'un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines ;

Des deux inspecteurs généraux des poudres et salpêtres et d'un ingénieur en chef du même service remplissant les fonctions de secrétaire, avec voix consultative.

En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

Art. 18. — Le comité se réunit au moins une fois par mois. Il donne son avis sur toutes les questions administratives ou techniques, relatives au services des poudres, dont le ministre de la guerre le saisit de sa propre initiative ou sur la demande des ministères intéressés.

Il est consulté sur les désaccords survenus entre les services intéressés.

TITRE III.

SECTION Ire.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Art. 19. — Les poudreries qui, d'après l'article 1er ci-dessus, doivent être dirigées à l'avenir par le corps des ingénieurs des poudres et salpêtres, lui seront remises au plus tard :

L'une, le 1er janvier 1879 ;

La seconde, le 1er janvier 1880

SECTION II.

DISPOSITIONS FINALES.

Art. 20. — Les dispositions contraires au présent décret sont et demeurent abrogées.

Art 21. — Le ministre de la guerre est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 145)

[17 mai 1876.]

Décret concernant la fabrication et la vente des poudres dynamites en Algérie.

Le Président de la République française,

Vu l'ordonnance du 4 septembre 1844, qui règle les dispositions relatives à la fabrication, l'importation et la vente des poudres à feu en Algérie;

Vu le décret du 4 octobre 1873, qui rend exécutoires en Algérie les décrets des 21 décembre 1872 (*) et 31 mai 1873, portant réglementation de la vente de la dynamite en France;

Vu le décret du 31 mars 1875, relatif aux prix de vente de la dynamite formant les approvisionnements actuels des magasins de l'État;

Vu la loi du 8 mars 1875, qui autorise l'industrie privée à fabriquer et à vendre des poudres dynamites, et le décret du 24 août suivant portant règlement d'administration publique pour l'application de la dite loi;

Vu l'avis du conseil du Gouvernement, en date du 24 février 1876;

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie,

Décrète :

Art. 1er. — La loi du 8 mars 1875 et le décret y relatif du 24 août suivant, dont les textes sont reproduits ci-après, sont rendus exécutoires en Algérie, sous les réserves et instructions suivantes :

Toutefois, la vente de la dynamite sera limitée aux entrepreneurs de travaux publics ou aux carriers qui les alimentent et aux exploitants de mines ou carrières, sur demandes visées par les ingénieurs chargés de la surveillance des travaux ou exploitations et revêtues de l'autorisation du maire de la commune sur le territoire de laquelle auront lieu les dits travaux ou exploitations.

Art. 2. — Les attributions conférées par la loi du 8 mars et le

(*) *Annales* 1873, p. 138.

règlement du 24 août 1875 au service des contributions indirectes seront exercées en Algérie par le service des contributions directes.

Art. 3.— Ne sont pas considérés comme exportés et donnant lieu à la décharge de l'impôt prévue par l'article 5, § 3, les poudres dynamites et les explosifs à base de nitroglycérine fabriqués en France et transportés en Algérie.

Art. 4. — Les ministres de l'intérieur et des finances et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés de l'exécution du présent décret.

(N° 146)

[19 mai 1876.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1876, *un crédit de* 1.500.000 *francs à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce de Marseille, pour les travaux d'amélioration du port de cette ville.*

(N° 147)

[20 mai 1876.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1876, *un crédit de* 500.000 *francs à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre du commerce du Havre pour les travaux d'amélioration du port de cette ville.*

(N° 148)

[20 mai 1876.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1876, *un crédit de* 1.757.372 *francs à titre de fonds de concours versés au trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.*

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les

fonds du budget de l'exercice 1876 (première et deuxième section), un crédit de 1.757.372 francs.

Cette somme de 1.757.372 francs est répartie de la manière suivante entre les chapitres de la première et de la deuxième section ci-après désignés, savoir :

Ire SECTION.

SERVICE ORDINAIRE.

			fr. c.
Chap.	XI.	Routes et ponts. — Travaux ordinaires. . . .	26.296,14
——	XII.	Navigation intérieure. — Rivières. (Travaux ordinaires).	39.523,31
——	XIII.	Navigation intérieure. — Canaux (Travaux ordinaires).	800,00
——	XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux. (Travaux ordinaires.)	19.772,55
——	XV.	Études et subventions pour travaux d'irrigation, de desséchement et de curage. . . .	1 500,00

IIe SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

Chap.	XXIX.	Lacunes des routes nationales.	350,00
——	XXXIV.	Amélioration des rivières.	27.500,00
——	XXXVI	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.	115.000,00
——	XXXVII.	Travaux de défense contre les inondations. .	15.280,00
——	XXXVII *bis*.	Réparation des dommages causés aux travaux publics par les inondations.	1.000,00
——	XLIII.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'État.	1.510.350,00
		Ensemble, comme ci-dessus.	1.757.372,00

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources spéciales versées au trésor à titre de fonds de concours.

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1876.

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS SONT DESTINÉS.	MONTANT des versements.
	Ire SECTION (SERVICE ORDINAIRE).	
	CHAPITRE XI.	
	ROUTES ET PONTS. (Travaux ordinaires.)	fr. c.
Eure	Élargissement de la route nationale, n° 182, dans la traverse de Pont-de-l'Arche	500,00
Indre	Construction de trottoirs et de caniveaux pavés le long de la route nationale, n° 43, dans la traverse de Clion	4.800,00
Loire (Haute-).	Élargissement de la route nationale, n° 106, dans la traverse de Saint-Paulien	700,00
Sarthe	Amélioration de la route nationale, n° 138 *bis*, dans la traverse de Bonnétable	6.416,94
Seine-et-Marne.	Construction d'un aqueduc sous la route nationale, n° 3, dans la traverse de la Ferté-sous-Jouarre	850,00
Seine-et-Oise	Suppression d'un cassis dans la traverse de la route nationale, n° 3, à Lury, au droit de la propriété de M. *Dupuy*	5.000,00
	Entretien de la route nationale, n° 10	8.029,20
	Total	26.296,14
	CHAPITRE XII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES. (Travaux ordinaires.)	
Gironde	Travaux d'amélioration du port de la Réole	15.000,00
Isère	Reconstruction du pont de halage de la Vence, à l'embouchure de cette rivière dans l'Isère	1.800,00
Loire	Entretien du réservoir du Furens	6.667,00
Loire-Inférieure.	Approfondissement de l'étier de Méans	8.000,00
Lot-et-Garonne.	Reconstruction du pont de halage de Bonnieu, à l'embouchure du ruisseau de ce nom dans la Garonne	2.000,00
	Reparation des berges du Lot	100,00
Meurthe-et-Moselle.	Réparation des barrages de Custines et de Millery, sur la Moselle	4.060,31
Nord	Entretien des ponts de Watten et de Saint-Momelin, sur la rivière d'Aa	496,00
Pas-de-Calais.	Entretien du chemin de halage de la Lawe	150,00
Seine-Inférieure.	Réparation des quais de la ville d'Oissel, sur la Seine	1.250,00
	Total	39.523,31
	CHAPITRE XIII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — CANAUX. (Travaux ordinaires.)	
Côtes-du-Nord.	Construction de deux passerelles sur le canal de Nantes à Brest	800,00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS SONT DESTINÉS.	MONTANT des versements.
	CHAPITRE XIV.	
	PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX. (Travaux ordinaires.)	fr. c.
Calvados. . . .	Entretien des cales du port de Grandcan.	1.000,00
Côtes-du-Nord.	Prolongement du chemin de halage du port de Portrieux.	3.000.00
Gironde.	Entretien des ports de Jau, de Saint-Estèphe, de Pauillac, de Saint-Jullien, de Saint-Christoly, de Saint-Seurin et de Saint-Androny.	3.368.62
Hérault.	Entretien des ports de Balaruc, de Bouzigues, de Marseillan et de Mèze.	1.195,00
Loire-Inférieure.	Entretien et réparation du port de Paimbœuf.	108.93
Morbihan. . . .	Construction d'un mur de défense au port d'Orange.	4.500,00
Nord.	Travaux de défense au port de Gravelines.	600,00
Seine-Inférieure.	Entretien du mât de signaux répétiteurs installé sur les fortifications de la Floride.	3.000,00
	Entretien de la trompette à vapeur installée à l'entrée du port du Havre.	3.000,00
	Total.	19.772.55
	CHAPITRE XV.	
	ÉTUDES ET SUBVENTIONS POUR TRAVAUX D'IRRIGATION, DE DESSÉCHEMENT ET DE CURAGE.	
Bouches-du-Rhône.	Etudes du canal d'irrigation de la rive droite du Grand-Rhône.	1.500,00
	IIe SECTION (TRAVAUX EXTRAORDINAIRES).	
	CHAPITRE XXIX.	
	LACUNES DES ROUTES NATIONALES.	
Côte-d'Or. . . .	Construction de la route nationale, n° 77 *bis*.	350,00
	CHAPITRE XXXIV.	
	AMÉLIORATION DES RIVIÈRES.	
Eure.	Amélioration de la Risle maritime.	7.500,00
Mayenne. . . .	Construction du quai Béatrix, sur la haute Mayenne.	15.000,00
Meurthe-et-Moselle.	Exhaussement du pont des Tiercelines, sur le canal de l'Est.	5.000,00
	Total.	27.500,00
	CHAPITRE XXXVI.	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION ET D'ACHÈVEMENT DES PORTS MARITIMES.	
Calvados. . . .	Amélioration du port de Honfleur.	100.000,00
Manche.	Construction d'une jetée dans le Havre d'Omonville-la-Rogue.	5.000,00
	Amélioration du port de Carteret.	10.000,00
	Total.	115.000,00

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS SONT DESTINÉS.	MONTANT des versements.
	CHAPITRE XXXVII.	
	TRAVAUX DE DÉFENSE CONTRE LES INONDATIONS.	fr. c.
Calvados. . . .	Construction d'un aqueduc destiné à protéger la ville de Caen contre les inondations.	5.080,00
Jura.	Redressement du Doubs au coude de Fretterans. . .	900,00
Saône-et-Loire.	Redressement du Doubs au coude de Fretterans. . .	9.300,00
	Total.	15.280,00
	CHAPITRE XXXVII *bis*.	
	RÉPARATIONS DES DOMMAGES CAUSÉS AUX TRAVAUX PUBLICS PAR LES INONDATIONS.	
Puy-de-Dôme.	Réparation des avaries causées par la rivière d'Allier au perré de Jumeaux.	1.000,00
	CHAPITRE XLIII.	
	TRAVAUX DE CHEMINS DE FER EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT.	
Pas-de-Calais.	Construction du chemin de fer d'Arras à Étaples, avec embranchements sur Béthune et sur Abbeville.	10.350,00
Divers.	Construction des lignes de chemins de fer de Foix à Tarascon, de Mende à Séverac et Marvejols, et de Condom à Port-Sainte-Marie.	1.500.000,00
	Total.	1.510.350,00

RÉCAPITULATION.

	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.	fr. c.
CHAP. XI.	Routes et ponts. (Travaux ordinaires.).	26.296,14
—— XII.	Navigation intérieure. — Rivières. (Trav. ordinaires.)	39.523,31
—— XIII.	Navigation intérieure. — Canaux. (Trav. ordinaires.)	800,00
—— XIV	Ports maritimes, phares et fanaux. (Trav. ordinaires.)	19.772,55
—— XV.	Etudes et subventions pour travaux d'irrigations, de desséchement et de curage.	1.500,00
	IIe SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.	
CHAP. XXIX.	Lacunes des routes nationales.	350,00
—— XXXIV.	Amélioration des rivières.	27.500,00
—— XXXVI.	Travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes.	115,000,00
—— XXXVII.	Travaux de défense contre les inondations.	15.280,00
—— XXXVII *bis*.	Réparations des dommages causés aux travaux publics par les inondations.	1.000,00
—— XLIII.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'État. . . .	1.510.350,00
	Total général.	1.757.372,00

(N° 149)

[20 mai 1876.]

Décret qui approuve le traité passé entre la ville de Versailles et les sieurs Francq, *pour l'établissement et l'exploitation d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans la dite ville.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 30 mai 1874, qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux sur diverses voies publiques de la ville de Versailles dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine, et concède à cette ville les dites voies ferrées, sous les clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret;

Vu, notamment, l'article 2 du dit cahier des charges ainsi conçu:

« La ville de Versailles est autorisée à passer des traités avec « une ou plusieurs compagnies pour l'établissement et l'exploita- « tion des différentes lignes.

« Ces traités devront assurer l'exécution des clauses du présent « cahier des charges. Ils seront approuvés par décrets rendus en « Conseil d'État.

« La ville demeurera garante envers l'État de l'accomplissement « des obligations que le cahier des charges lui impose; »

Vu le traité passé entre la ville de Versailles et les sieurs *Francq*, le 17 avril 1875, pour l'établissement et l'exploitation des dites voies ferrées; le dit traité modifié conformément à la délibération du conseil municipal du 20 décembre 1875;

Vu les délibérations du conseil municipal de Versailles, en date des 19 avril et 20 décembre 1875;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 29 juillet 1875;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, du 10 août 1875;

Vu les lettres du préfet de Seine-et-Oise, en date des 16 juillet et 12 août 1875;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Est approuvé le traité ci-dessus visé, passé entre la

ville de Versailles et les sieurs *Francq*, pour l'établissement et l'exploitation d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans la dite ville ; ce traité restera annexé au présent décret.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

TRAITÉ.

Entre les soussignés :

M. *Barné-Perrault* (*Joseph-Gustave*), maire de la ville de Versailles, y demeurant, rue d'Angiviller, n° 29, agissant en sa dite qualité et en vertu des délibérations prises par le conseil municipal de Versailles, les 28 juillet 1873 et 16 février 1874, et aussi en exécution du décret de M. le Président de la République en date du 30 mai 1874 et du cahier des charges y annexé, approuvé par le ministre des travaux publics, le 2 mai 1874,

D'une part ;

Et 1° M. *Émile Francq*, industriel, demeurant à Paris, boulevard Haussmann, n° 46 ;

2° M. *Léon Francq*, ingénieur, demeurant aussi à Paris, boulevard Haussmann, n° 46.

Agissant en leur nom personnel et comme solidairement responsables,

D'autre part,

A été convenu ce qui suit :

CONCESSION.

En exécution de l'article 2 du cahier des charges approuvé le 2 mai 1874 et annexé au décret de M. le Président de la République en date du 30 du même mois, qui a autorisé la création d'un réseau de tramways dans la ville de Versailles, le maire de la dite ville concède à MM. *Émile* et *Léon Francq* susnommés, qui acceptent, le droit d'établir et d'exploiter le dit réseau pendant une durée de quarante années, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement de la première partie du premier réseau par l'article 3 du dit cahier des charges.

Cette concession est faite à charge par MM. *Émile* et *Léon Francq* de remplir vis-à-vis du Gouvernement toutes les conditions et obligations imposées à la ville, tant par le décret précité que par le cahier des charges y annexé, et, en outre, sous les conditions suivantes :

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Toutes les lignes seront à une seule voie, à l'exception des points où il sera reconnu nécessaire d'établir des voies d'évitement ou de garage. Néanmoins, la ville pourra, après en avoir obtenu l'autorisation du Gouvernement et les concessionnaires entendus, prescrire à ces derniers l'établissement d'une seconde voie sur les lignes où les besoins du service en auraient fait reconnaître la nécessité.

Les concessionnaires se conformeront, pour l'exécution des six premières lignes concédées, en ce qui concerne le tracé, l'emplacement, la largeur et le mode de construction des voies ferrées, aux décisions approbatives de M. le ministre des travaux publics en date des 20 janvier et 4 mars 1875, sans que ces décisions puissent faire obstacle aux modifications que l'administration pourra toujours ordonner d'office en vertu de l'article 4 du cahier des charges de la concession. Ils produiront, dans les délais fixés pour les trois dernières lignes, le projet d'ensemble exigé par l'article 4 du cahier des charges de l'État.

Dans tous les carrefours, places, etc. où il sera nécessaire, pour augmenter le rayon des courbes, de modifier le tracé actuel des bordures de trottoirs, des caniveaux, ruisseaux, etc., les travaux seront exécutés aux frais des concessionnaires, conformément aux prescriptions de l'administration municipale.

Tous les travaux ainsi exécutés en dehors de la zone déterminée par l'article 6 du cahier des charges du 2 mai 1874, ainsi que tous les ouvrages souterrains ou accessoires de l'établissement des voies, seront entretenus aux frais et par les soins des concessionnaires jusqu'à leur réception définitive, qui aura lieu une année après leur réception provisoire.

En ce qui concerne les dépenses de construction et d'entretien de la partie de la ligne C comprise entre l'avenue de Paris et la place Hoche, commune avec le chemin de fer américain de Sèvres à Versailles, MM. *Francq* seront tenus de se conformer aux conventions que l'administration municipale, après les avoir entendus, pourra arrêter avec les concessionnaires du dit chemin de fer américain, ou, à défaut de conventions amiables, à la décision de M. le préfet, prise en conformité des cahiers des charges des 27 avril 1855 et 2 mai 1874, relatifs aux voies ferrées de Sèvres à Versailles et de la ville de Versailles à Sèvres.

Art. 2. — Les concessionnaires produiront, dans les délais fixés par le cahier des charges du 2 mai 1874, après les avoir soumis au visa du maire, les projets de détail exigés, et ainsi que tous les dessins relatifs à l'établissement de la voie et du matériel roulant. Ils jouiront de la faculté accordée à la ville par l'article 4 du cahier des charges de la concession, en ce qui concerne les modifications qui pourraient être apportées utilement dans les dispositions du projet; mais ces modifications devront être acceptées préalablement par l'administration municipale.

Art. 3. — La surveillance qu'exercera la ville aura uniquement pour objet d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des obligations qui leur incombent; elle sera toute d'intérêt public, n'emportera aucune responsabilité, et ne pourra faire naître aucune obligation quelconque à la charge de la ville, vis-à-vis des concessionnaires.

Art. 4. — Tous les travaux d'établissement et d'entretien des voies, des bureaux d'attente et de tous autres ouvrages accessoires seront exécutés par les concessionnaires, sous la direction du service municipal et sous le contrôle des ingénieurs de l'État. Les concessionnaires devront se conformer à toutes les mesures qui leur seront prescrites dans l'intérêt de la sûreté publique.

Art. 5. — Avant de provoquer les réceptions provisoires et définitives des

travaux mentionnés à l'article 11 du cahier des charges de l'État, la ville se réserve le droit de faire procéder à la réception provisoire des travaux par les soins du service municipal.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 6. — En outre de l'entretien des voies ferrées, dont les concessionnaires sont chargés pendant la durée de la concession, ils entretiendront, pendant le même temps et à leurs frais, conformément à l'article 12 du cahier des charges de l'État, les pavages de l'entre-rail et des bandes extérieures, dans les limites fixées par l'article 6 du même cahier des charges, ainsi que les empierrements établis sur les parties des places ou contre-allées en terre.

Art. 7. — En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution de la part des concessionnaires pour tous les travaux qui leur incombent, tant en vertu du cahier des charges du 2 mai 1874 que des présentes clauses, il y sera immédiatement pourvu d'office, et à leurs frais, par les soins du service municipal, sur l'ordre du maire, donné après une simple mise en demeure notifiée administrativement au domicile qu'ils seront tenus d'élire à Versailles dans les trois jours de la signature du traité, sans qu'il soit besoin d'aucun acte extrajudiciaire.

Cette exécution d'office aura lieu sans préjudice des poursuites qui pourraient être exercées contre les concessionnaires pour contraventions aux règlements, et des dommages-intérêts dont ils pourraient être passibles envers des tiers en cas de préjudices ou d'accidents.

Toute exécution d'office donnera lieu, indépendamment du remboursement des frais, à une amende de 25 à 100 francs.

Art. 8. — Toutes les voitures devront être pourvues de freins capables de permettre en toute sécurité la descente des plus fortes pentes du réseau, et aussi l'arrêt presque immédiat de la voiture; ces freins devront agir sur les quatre roues à la fois.

L'administration municipale se réserve d'ailleurs de provoquer, MM. *Francq* préalablement entendus, et ces derniers seront tenus de faire exécuter, toutes les modifications, améliorations ou changements que l'expérience pourrait faire reconnaître utiles dans l'intérêt de la circulation publique et des voyageurs.

Les voitures devront toujours être tenues en parfait état sous tous les rapports et comporter les améliorations de toutes sortes susceptibles de se produire pendant la durée de la concession et pratiquées dans d'autres localités.

Art. 9. — Les chevaux devront réunir les qualités et les conditions requises pour satisfaire complètement aux exigences du service. Ils seront convenablement harnachés. Un spécimen des harnais sera soumis à l'approbation préalable de l'administration municipale.

Art. 10. — Chaque fois que les concessionnaires remplaceront tout ou partie de leur matériel roulant, ils devront en soumettre à nouveau les modèles à l'administration municipale, qui en poursuivra l'approbation avec ou sans modifications.

Art. 11. — Les divers agents composant le personnel de l'entreprise de-

vront posséder les aptitudes et l'expérience nécessaires pour remplir chacun l'emploi spécial qui lui est attribué.

Art. 12. — Les concessionnaires devront congédier ceux des agents qui leur seraient recommandés par le maire, soit comme ayant fait preuve d'imprudence ou d'incapacité, soit comme ayant manqué de politesse ou de convenance envers le public.

Art. 13. — Un costume uniforme et un numéro distinct sont obligatoires pour les cochers et les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, ainsi que pour tout agent de l'entreprise qu'il serait reconnu nécessaire de placer sur les parcours aux endroits indiqués par l'administration municipale, en vue de prévenir tout accident, notamment aux angles de rues ou aux naissances des courbes à petits rayons.

Art. 14. — Les cochers seront munis d'un sifflet ou d'une trompe pour annoncer leur approche aux abords des rues transversales à leur ligne et dès qu'ils apercevront des voitures ordinaires en marche ou arrêtées près desquelles ils auront à passer.

Si, nonobstant cet avertissement, une voiture ordinaire restait en tout ou partie sur la voie, les dits cochers seront tenus soit de mettre leurs chevaux au pas, soit de les arrêter jusqu'à ce que la voie ferrée se trouve libre de tout obstacle.

Art. 15. — Les concessionnaires sont autorisés à faire les règlements intérieurs de service qu'ils jugent utiles à l'exploitation des tramways. Ces règlements seront soumis à l'approbation de l'administration municipale pour tout ce qui concerne l'ordre public et la sécurité des voyageurs.

Art. 16. — Le nombre des voyages, les heures d'arrivée et de départ sur toutes les lignes seront réglés d'un commun accord entre l'administration municipale et les concessionnaires, sans toutefois qu'à chaque station intermédiaire ou aux têtes de ligne, il puisse exister en toutes saisons, les temps de neiges et de glaces exceptés, un intervalle de plus de trente minutes entre les départs et les arrivées. Le service commencera assez tôt pour être en activité, sur tout le réseau, au plus tard, à sept heures du matin en été et huit heures en hiver.

Les derniers départs des points extrêmes des lignes ne pourront avoir lieu avant dix heures du soir en été et avant neuf heures en hiver. Les services spéciaux qu'il pourrait être reconnu utile d'établir pour desservir les théâtres ou les gares, en dehors des heures fixées ci-dessus, feront l'objet de conditions particulières qui seront réglées de gré à gré entre l'administration municipale et les concessionnaires, et soumises à l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 17. — Les concessionnaires devront publier huit jours à l'avance les heures de départ et d'arrivée qui seront adoptées par l'administration municipale pour le début de l'exploitation, ainsi que celles qui feront l'objet de modifications ultérieures.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 18. — La concession est faite, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, pour une durée de quarante années, qui commenceront à partir de l'époque fixée par l'article 3 du cahier des charges du 2 mai 1874 pour l'achèvement des travaux de la première partie du réseau.

Pendant cette durée, la ville de Versailles ne pourra faire établir de nouvelles lignes sur son territoire sans en avoir averti préalablement les concessionnaires du réseau faisant l'objet des présentes. Ceux-ci devront déclarer, dans les trois mois de cette notification, s'ils entendent se charger de la construction et de l'exploitation des lignes nouvelles. Passé ce délai, ou bien dans le cas où l'on ne pourrait s'entendre sur les conditions de cette nouvelle exploitation, la ville poursuivra auprès de l'autorité supérieure, et pourra rétrocéder à qui bon lui semblera, la nouvelle concession qui lui serait faite par le Gouvernement d'un embranchement ou prolongement des lignes énumérées en l'article 1er du cahier des charges ou même des lignes nouvelles, sans que MM. *Francq* puissent élever aucune réclamation autre que le droit de péage qui est attribué par les articles 31 et 32 du cahier des charges du 2 mai 1874, dans le cas où les concessionnaires des nouvelles lignes se serviraient des voies ferrées déjà établies en vertu des présentes.

Art. 19. — A l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, les concessionaires remettront à la ville, sans indemnité, les voies ferrées de tout le réseau et leurs dépendances établies sur les voies publiques, telles que bureaux d'attente, voies de garage, etc. Ces voies et dépendances devront être livrées à la ville en parfait état d'entretien.

Quant au matériel mobile autre que chevaux, la ville pourra le reprendre à dire d'experts, en faisant connaître son intention aux concessionnaires trois mois avant l'expiration de l'entreprise.

A l'égard des droits réservés par les articles 17 et 18 du cahier des charges de la concession accordée par l'État à la ville, il est bien entendu que, dans tous les cas (c'est-à-dire la concession se renouvelant au profit de la ville ou ne se renouvelant pas), toutes les voies ferrées et leurs dépendances resteront la propriété de l'État.

Art. 20. — Dans le cas où les concessionnaires auraient encouru la déchéance prévue par l'article 19 du cahier des charges du 2 mai 1874, et si le maintien des ouvrages exécutés était décidé, il serait procédé à une adjudication publique de la concession d'après les clauses et conditions du présent traité, et sur une mise à prix, faite par le service municipal, des ouvrages déjà construits et des matériaux approvisionnés. Le prix de l'adjudication serait attribué aux concessionnaires déchus.

Si cette adjudication n'amenait aucun résultat, il en serait tenté une seconde trois mois après, mais avec abaissement de la mise à prix, de concert avec les concessionnaires, et si cette dernière tentative demeurait également sans résultat, les ouvrages exécutés et les matériaux approvisionnés seraient définiti-

vement acquis sans indemnité à la ville de Versailles, qui en disposerait comme elle l'entendrait.

Art. 21.—Si, au lieu de continuer la construction ou l'exploitation du réseau concédé, la suppression des voies ferrées était décidée, les ouvrages seraient démolis et les lieux remis dans leur état primitif aux frais des concessionnaires.

Dans le cas de non-exécution, les travaux seraient effectués en régie par les soins du service municipal, et le matériel serait affecté à titre de garantie jusqu'à la réception et au payement des travaux, pour être vendu, s'il y a lieu, par adjudication publique. L'excédant du prix de cette vente sur la dépense de régie serait remboursé aux concessionnaires.

Art. 22. — Les concessionnaires ne pourront céder tout ou partie de leur entreprise, soit pour la construction, soit pour l'exploitation, sans l'autorisation expresse de la ville.

TITRE IV.

CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Toutes les taxes de péage et de transport à percevoir par les concessionnaires pour voyageurs ou marchandises seront réglées conformément à l'article 22 du cahier des charges du 2 mai 1874.

Les prix uniques fixés pour chaque ligne en exécution du dit article, ainsi que le prix des cartes d'abonnement et ceux des services spéciaux faits en dehors des heures déterminées à l'article 16 des présentes, seront établis d'un commun accord entre l'administration municipale et les concessionnaires. Moyennant les prix uniques fixés pour chaque ligne, les voyageurs auront droit à la correspondance dans des conditions analogues au service des omnibus de la ville de Paris.

Art. 24. — Le tarif du prix d'exploitation, qui sera publié par les concessionnaires après l'approbation de l'administration municipale, ne pourra être l'objet d'aucune modification pendant l'année qui suivra la publication, à moins de circonstances particulières que l'administration municipale se réserve d'apprécier.

TITRE V.

STIPULATION RELATIVE A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 25. — En dehors des transports de voyageurs à prix réduits ou en franchise, stipulés aux articles 27 et 28 du cahier des charges du 2 mai 1874, les concessionnaires seront tenus de transporter gratuitement les employés du service de la voirie municipale ainsi que les autres agents municipaux qui leur seraient désignés par le maire. Toutefois, les concessionnaires ne pourront être tenus de recevoir à la fois dans une voiture, en sus des fonctionnaires et agents susdésignés en l'article 28 du cahier des charges du 2 mai 1874, plus de trois des personnes auxquelles le présent article confère le transport en franchise.

En cas de sinistre, le matériel et les pompiers en uniforme seront aussi transportés gratuitement.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 26. — Pour la garantie des obligations qui leur sont imposées, tant par le cahier des charges de la concession que par les présentes clauses, les concessionnaires seront tenus de fournir, dans la huitaine de la notification qui leur sera faite du décret approuvant la présente concession, un cautionnement de 50.000 francs, représentant une somme de 5.000 francs par kilomètre de voie concédée. Ce cautionnement pourra être fourni en numéraire ou en titres de rentes françaises au cours du jour du dépôt, mais jusqu'à concurrence de 45.000 francs au maximum ; le surplus devra être, en tous cas, fourni en numéraire.

A défaut du versement du cautionnement dans le délai stipulé, les concessionnaires encourront la déchéance.

La moitié du cautionnement total, soit 25.000 francs dont 5.000 francs au moins en numéraire, sera conservée par l'administration municipale à titre de cautionnement permanent, et restera affectée à la garantie de l'exploitation et à l'accomplissement de toutes les obligations des concessionnaires jusqu'à l'expiration de la concession. L'autre moitié leur sera remboursée par fraction de 2.500 francs par chaque kilomètre de voie terminée et reçue, sans toutefois que ce remboursement puisse être exigé pour des lignes non complétement achevées.

Si le cautionnement, tant provisoire que permanent, venait à être entamé par l'application des pénalités stipulées aux présentes ou par des travaux exécutés d'office en régie après mise en demeure, les concessionnaires devraient le reconstituer dans les trois jours de l'avertissement qui leur en serait donné, sous peine de déchéance.

En cas de déchéance pour quelque cause que ce soit, le cautionnement sera de plein droit acquis à la ville.

Art. 27. — Les concessionnaires devront introduire dans l'exploitation toutes les améliorations et tous les progrès dont l'application serait jugée utile par la ville.

Art. 28. — Toutes les notifications seront faites dans la forme indiquée à l'article 7 ci-dessus, et sans qu'il soit besoin d'aucun acte extrajudiciaire.

Art. 29. — Les concessionnaires devront, à la réquisition de l'administration municipale, exécuter toutes les prescriptions inscrites au cahier des charges du 2 mai 1874, quand bien même la ville n'y serait pas contrainte par le Gouvernement.

Art. 30. — L'administration municipale se réserve le droit de suspendre momentanément le service de certaines lignes dans les circonstances extraordinaires, telles que fêtes et cérémonies publiques, ou lorsque l'exécution des travaux de voirie rendrait le passage difficile ou dangereux.

Art. 31. — Les frais de timbre, d'expédition ou tous autres afférents à cette concession, ainsi que les droits d'enregistrement du présent traité et des pièces qui y sont annexées, seront supportés par les concessionnaires.

Art. 32. — Le présent traité ne deviendra définitif qu'après avoir été ap-

prouvé par le Gouvernement, conformément à l'avis du conseil municipal. Il remplace et annule le cahier des charges provisoire signé par les parties le 7 juillet 1873.

Dont fait acte en triple expédition entre les parties, à l'hôtel de ville, à Versailles, le 17 avril 1875, qui a été signé après lecture faite.

Vu et approuvé :	Vu et approuvé :	Vu et approuvé :
Signé Barné-Perrault.	Signé Léon Francq.	Signé Émile Francq.

(N° 150)

[20 mai 1876.]

Décret qui autorise la compagnie du chemin de fer du Nord à exploiter les lignes concédées aux compagnies du Nord-Est, de Lille à Valenciennes et de Lille à Béthune.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu le traité passé, le 17 décembre 1875, entre la compagnie du chemin de fer du Nord et la compagnie des chemins de fer du Nord-Est, pour l'exploitation de ces derniers chemins;

Vu le traité passé, le 31 décembre 1875, entre la compagnie du chemin de fer du Nord et la compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes et ses extensions, pour l'exploitation de plusieurs des lignes dont cette dernière compagnie est concessionnaire, ainsi que des lignes de Lille à Béthune et de Violaines à Bully-Grenay, qu'elle s'était chargée d'exploiter;

Vu le traité passé, le 2 février 1876, par la compagnie du chemin de fer du Nord avec la compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes et la société des mines de Béthune, pour la rétrocession à cette dernière société de l'exploitation de la section de Violaines à Bully-Grenay;

Vu les délibérations des conseils généraux des départements du Pas-de-Calais, du Nord et de l'Aisne, en date des 5, 6 et 7 janvier 1876;

Vu la lettre adressée par la compagnie du chemin de fer du Nord au ministre des travaux publics, le 30 mars 1876, et par laquelle la compagnie du Nord s'engage, jusqu'à ce qu'il ait été statué par une loi sur les questions financières que peuvent faire naître les traités ci-dessus visés, à ne pas réclamer l'application de la garantie d'intérêt accordée par l'État à la compagnie du Nord-Est;

Vu les lois et décrets relatifs à la concession des chemins de fer ci-dessus énoncés, et notamment la loi du 22 mai 1869 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La compagnie du chemin de fer du Nord est autorisée à exploiter les lignes ci-après désignées, concédées aux compagnies des chemins de fer du Nord-Est, de Lille à Valenciennes et de Lille à Béthune, et qui font l'objet des traités ci-dessus visés, savoir :

Lille à Comines ;

Tourcoing à Menin ;

Gravelines à Watten ;

Boulogne à Saint-Omer ;

Saint-Omer à Berguette ;

Berguette à Armentières ;

Dunkerque à Calais, par Gravelines ;

Somain à Roubaix et Tourcoing, par Orchies et Cysoing ;

Jeumont à Anor ;

Chauny à Anisy ;

Le prolongement, sur le territoire belge, des lignes de Lille à Comines et de Tourcoing à Menin, respectivement jusque dans les gares de Comines et de Menin ;

Lille à Valenciennes, avec raccordement sur Bruay ;

Saint-Amand à Blanc-Misseron ;

Saint-Amand vers Tournai ;

Don à Hénin-Liétard et à Armentières ;

Valenciennes à Douzies, par Bavai ;

Lille à Béthune.

Art. 2. — La présente autorisation est subordonnée aux conditions suivantes, que la compagnie des chemins de fer du Nord s'est engagée à exécuter :

1° La compagnie du chemin de fer du Nord, jusqu'à ce qu'il ait été statué par une loi sur les questions financières qui naissent des traités ci-dessus visés, ne réclamera pas l'application de la garantie d'intérêt stipulée par la convention du 22 mai 1869 relative à la concession des chemins de fer du Nord-Est, la dite convention approuvée par la loi du même jour.

2° Il sera fait par la compagnie du Nord un compte à part des résultats de l'exploitation des chemins de fer mentionnés à l'article 1er ci-dessus, en distinguant les lignes concédées à la compagnie du Nord-Est et celles qui sont comprises dans le réseau de la compagnie de Lille à Valenciennes.

(N° 151)

[22 mai 1876.]

Décret qui ouvre au Gouvernement général civil de l'Algérie, sur l'exercice 1876, *un crédit de* 600.000 *francs à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce de Philippeville, pour les travaux du port de cette ville.*

(N° 152)

[31 mai 1876.]

Passage d'eau. — Approbation de tarif.

DÉCRET portant ce qui suit :

Art. 1er. — Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé pour la perception des droits de péage au passage d'eau à Lechwater, sur le canal de la Haute-Colme (Nord).

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont désignés au dit tarif, et qui, aux termes du cahier des charges de l'adjudication des dits droits, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Tarifs des droits à percevoir au passage d'eau de Lechwater, sur le canal de la Haute-Colme.

Art. 1er. — Par chaque personne, 0f,02, ci. 0f,02

Le passage d'eau sera interdit quand les eaux surmonteront la partie peinte en rouge du poteau de hauteur qui sera établi sur la rive de contre-halage; quand la rivière charriera de forts glaçons, ainsi que dans les temps de débâcle.

Le batelet ne pourra jamais être chargé au delà du poids qui le fera enfoncer jusqu'aux lignes de flottaison tracées en rouge sur ses flancs.

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage :

Les préfet et sous-préfet en tournée dans leur département et arrondissement, les maires, les juges d'instruction et procureur de la République, les juges de paix et leurs greffiers, les commissaires de police et autres agents de police judiciaire, les ingénieurs et agents des ponts et chaussées, les directeurs et employés des administrations de l'enregistrement et des domaines, des contributions directes (les percepteurs compris), des contributions indirectes

et des douanes; les agents de l'administration forestière, des lignes télégraphiques; les agents voyers, piqueurs et cantonniers des chemins vicinaux, les receveurs des communes, les vérificateurs des poids et mesures, les préposés d'octroi et les facteurs ruraux, mais pour le cas seulement où ces divers fonctionnaires ou employés seront obligés de passer d'une rive à l'autre pour cause de service, et sous la condition que les employés seront revêtus des marques distinctives de leurs fonctions ou porteurs de leurs commissions;

Les ministres des différents cultes reconnus par l'État, ainsi que leurs assistants;

Les préfet, sous-préfet et autres fonctionnaires désignés au présent paragraphe auront le droit, dans leurs tournées, de réclamer le passage en franchise de leurs secrétaires, des domestiques attachés à leur personne;

Les militaires de tous grades voyageant avec leurs corps, les sous-officiers et soldats voyageant isolément, la gendarmerie dans l'exercice de ses fonctions ainsi que les individus conduits par la gendarmerie, à la charge de représenter soit une feuille de route, soit un ordre de service;

Les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire;

Les gardes champêtres dans l'exercice de leurs fonctions, ainsi que les gardes-pêche.

Quelque fréquents et nombreux que soient les passages des corps et des individus qui, aux termes des dispositions ci-dessus, doivent jouir du droit de franchise, le fermier ne pourra prétendre à aucune indemnité.

Art. 3. — Le fermier sera tenu de passer une personne seule, sans exiger d'autre droit que le droit simple, lorsqu'elle aura attendu sur le port le laps de temps, qui sera d'une heure pour les bacs et d'une demi-heure pour les passe-cheval et pour les batelets.

Il devra passer sans aucun délai les fonctionnaires, agents et autres personnes désignées à l'article 2 du présent.

Toute autre personne qui voudra passer isolément et sans attendre ce laps de temps, payera le droit fixé dans ce cas par le tarif.

Le fermier sera tenu de passer, soit avant le lever, soit après le coucher du soleil, sans exiger aucun droit, mais seulement pour l'exercice de leurs fonctions, les fonctionnaires, employés, agents et autres personnes désignées à l'article 2.

(N° 153)

[3 juin 1876.]

Décret qui approuve la cession faite à la compagnie générale française de tramways de la ligne de Bon-Secours au chemin de Gentilly, sur les territoires de Nancy et de Maxéville.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 23 mars 1874, portant concession au sieur *de la Hault*, propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Georges, n° 28, agissant tant en son nom personnel que comme fondé de pouvoirs de la banque française et italienne, d'une voie ferrée à traction de chevaux à établir entre Bon-Secours et le chemin de Gentilly, sur les routes nationales, n°s 4 et 57, dans une partie des traverses de Nancy et de Maxéville (Meurthe-et-Moselle) ; ensemble le cahier des charges annexé à ce décret;

Vu notamment l'article 8 du cahier des charges, qui est ainsi conçu :

« Le concessionnaire ne pourra céder tout ou partie de son entreprise, soit pour la construction, soit pour l'exploitation, sans « l'autorisation expresse de l'administration supérieure; dans tous « les cas, il demeurera garant envers l'État de l'accomplissement « des obligations que le présent cahier des charges lui impose; »

Vu la demande de la banque française et italienne, en date du 23 décembre 1875, tendant à obtenir l'autorisation de céder sa concession à la compagnie générale française de tramways ;

Vu la délibération du conseil municipal de Nancy, en date du 19 février 1876;

Vu le rapport des ingénieurs des ponts et chaussées chargés du contrôle en date des 13-17 mars 1876;

Vu l'avis du préfet de Meurthe-et-Moselle, du 22 mars 1876;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la cession, par le sieur *de la Hault* à la compagnie générale française de tramways, de la ligne de tramways de Bon-Secours au chemin de Gentilly, sur les routes nationales, n°s 4 et 57, dans une partie des traverses de Nancy et Maxéville (Meurthe-et-Moselle), cession résultant des statuts de cette dernière société, qui ont été déposés chez Me *Pérard*, notaire à Paris, par acte du 8 décembre 1875, et à laquelle le conseil municipal de Nancy a donné son adhésion par délibération en date du 19 février 1876.

(N° 154)

[3 juin 1876.]

Décret qui approuve la cession faite à la compagnie générale française de tramways du réseau de tramways de la ville de Marseille.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 19 septembre 1874 (*), portant concession à la ville de Marseille d'un réseau de tramways à traction de chevaux à établir sur son territoire ; ensemble le cahier des charges annexé à ce décret ;

Vu le décret du 7 décembre 1874 (**), qui approuve le traité passé, les 20 décembre 1873 et 29 octobre 1874, entre la ville de Marseille et la banque française et italienne, pour l'établissement et l'exploitation du susdit réseau de tramways ;

Vu l'article 8 du traité précité, ainsi conçu :

« Les rétrocessionnaires ne pourront céder tout ou partie de « la rétrocession sans l'assentiment de l'administration munici- « pale. Dans le cas où il serait constitué une société, celle-ci de- « vrait être agréée par l'administration et approuvée par le Gou- « vernement ; »

Vu la délibération, en date du 13 janvier 1876, par laquelle la commission municipale de Marseille donne son adhésion à la cession, par la banque française et italienne à la compagnie générale française de tramways, du réseau de tramways de cette ville;

Vu le rapport des ingénieurs des ponts et chaussées chargés du contrôle de la concession, en date des 26-28 février 1876;

Vu l'avis du préfet des Bouches-du-Rhône, du 2 mars 1876 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la cession, par la banque française et italienne à la compagnie générale française de tramways, du réseau de tramways de Marseille, cession résultant des statuts de cette dernière société, qui ont été déposés chez Me *Pérard*, notaire à Paris, par acte du 8 décembre 1875, et à laquelle la com-

(*-**) *Ann.* 1875, p. 720, 1044.

mission municipale de Marseille a donné son adhésion par une délibération en date du 13 janvier 1876.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 155)

[3 juin 1876.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son nouveau réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BRIOUDE A ALAIS.

	francs.
1° Projet d'établissement d'un quai spécial pour le chargement des grands bois et de pose d'une voie destinée à desservir ce quai, à la gare de Monistrol-d'Allier, présenté le 27 novembre 1875, avec un détail estimatif montant à.	12.500
2° Projet d'établissement d'une grue de chargement avec plaque tournante et voie de service à la gare de Langeac, présenté le 24 décembre 1875, avec un détail estimatif montant à.	12.900

LIGNE DE SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS A BRIOUDE.

1° Projet d'établissement d'une remise annulaire pour huit machines et de création de deux nouvelles voies de service sur le côté gauche à la gare d'Arvant, présenté le 24 novembre 1875, avec un détail estimatif montant à.	280.000
2° Projet d'établissement d'une grue de chargement avec voie de service et plaque tournante à la gare de Clermont-Ferrand, présenté le 24 décembre 1875, avec un détail estimatif montant à. .	6.900

LIGNE DU PUY A SAINT-GEORGES-D'AURAC.

Projet d'agrandissement de la gare de Dorsac, présenté le 30 août 1875, avec un détail estimatif montant à.	57.344
Ensemble.	369.644

Les dépenses faites pour l'exécution des projets dont il s'agit seront imputées sur le compte de 14 millions de francs ouvert,

conformément à l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées au dit compte.

(N° 156)

[3 juin 1876.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

	francs.
LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.	
Projet de construction, à la gare de Saint-Chamas, d'un escalier permettant aux voyageurs d'accéder directement au bâtiment de cette station, présenté le 17 janvier 1876, avec un détail estimatif montant à. .	2.500
LIGNE D'AVIGNON A MIRAMAS.	
Projet d'agrandissement des bureaux de la petite vitesse, d'allongement du quai couvert et d'établissement d'un quai à bestiaux et à chaises de poste à la gare de Salon, présenté le 29 janvier 1876, avec détail estimatif montant à.	13.000
LIGNE DE SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS A ROANNE.	
Projet d'établissement d'une grue de chargement de quatre tonnes et d'une voie de service au dépôt de la gare de Roanne, présenté le 24 décembre 1875, avec un détail estimatif montant à.	9.300
LIGNE DE MÂCON A AMBERIEU.	
Projet d'établissement d'un abri pour voyageurs à la gare de Mézériat, présenté le 20 novembre 1875, avec un détail estimatif montant à.	1.900
LIGNE DE GRAY A AUXONNE.	
Projet d'établissement d'un pont à bascule et d'une voie de ceinture de 77 mètres de longueur à la gare de Lamarche, présenté le 17 janvier 1876, avec un détail estimatif montant à.	22.000
A reporter.	48.700

	francs.
Report.	48.700

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet de reconstruction d'un hangar couvert avec quai de chargement à la gare de Thomery, présenté le 16 novembre 1875, avec un détail estimatif montant à.	20.562
Ensemble.	69.262

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 96 millions de francs ouvert, conformément à l'article 12 de la convention susmentionnée du 18 juillet 1868, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 157)

[3 juin 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local d'Avesnes-le-Comte à la station de Savy-Berlette, sur la ligne d'Arras à Etaples (Pas-de-Calais).

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local à voie étroite d'Avesnes-le-Comte à la station de Savy-Berlette, sur la ligne d'Arras à Étaples (Pas-de-Calais).

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans, à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Pas-de-Calais est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions de la convention passée, le 29 décembre 1874, avec le sieur *Émile Level*, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux

publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligation pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation du chemin de fer, et ce capital-actions devra être effectivement versé sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Toutefois, le concessionnaire pourra être autorisé à émettre des obligations lorsque la totalité du capital-actions aura été versée et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés soit à la banque de France, soit à la caisse des dépôts et consignations ou au Crédit foncier, et ne pourront être mis à la disposition du concessionnaire que sur l'autorisation formelle du ministre des travaux publics.

Art. 4. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

CONVENTION.

L'an 1874, le 29 décembre,

Entre le préfet du Pas-de-Calais, agissant au nom du département, en vertu de la délibération du conseil général du 27 octobre 1874,

Assisté de la commission départementale,

Et M. *Émile Level*, ingénieur civil, demeurant à Paris, boulevard Malesherbes, n° 117,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Le préfet du Pas-de-Calais concède pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du jour ci-après fixé pour l'achèvement des travaux, et sous la réserve de la déclaration d'utilité publique, à M. *Émile Level*, qui l'accepte, un chemin de fer d'intérêt local à voie étroite se détachant de la ligne d'Arras à Saint-Pol, à la station de Savy, pour aboutir à ou près Avesnes-le-Comte.

Cette concession est faite aux clauses et conditions du cahier des charges de

la ligne d'Anvin vers Calais, annexé au traité passé entre le département et M. *Émile Level*, à la date de ce jour.

M. *Émile Level* est dispensé de tout versement de cautionnement.

La concession est faite sans subvention du département ni garantie d'intérêts.

Les subventions qui seraient votées par les communes en faveur de l'établissement de la ligne seront acquises au concessionnaire.

Les travaux devront être terminés dans un délai de trois ans, à partir du jour où sera rendu le décret déclaratif d'utilité publique.

Le concessionnaire ne pourra rétrocéder la ligne qui fait l'objet de la présente concession sans l'assentiment du conseil général.

M. *Émile Level* se réserve la faculté de former une société anonyme à laquelle il transmettra les droits et obligations résultant de la présente convention.

Pour l'exécution des présentes, les parties font élection de domicile en l'hôtel de la préfecture d'Arras.

Fait double à Arras, le 29 décembre 1874.

Signé H. Darcy, Degrave, Lanthiez, Vast, Dufour, Émile Level.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local d'Avesnes-le-Comte à Savy se détachera à la station de Savy du chemin de fer d'Arras à Étaples, par Saint-Pol, pour aboutir à Avesnes-le-Comte après avoir passé par ou près Izel et Manin, suivant le tracé qui sera déterminé par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an, à partir du décret d'utilité publique, et terminés dans le délai de trois ans, à partir de la date du dit décret.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris avant l'approbation définitive du projet par le préfet. Avant et pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugera utiles; mais il ne pourra exécuter ces modifications que moyennant l'approbation du préfet.

Art. 4. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième ;

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local de Granges à Gérardmer (*Ann.* 1877, p. 9, *Cahier de janvier*), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un cinq-centième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit au-dessus, soit au-dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 5. — Les terrains seront acquis et les terrassements et ouvrages d'art seront exécutés pour une seule voie.

Art. 6. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de $1^m,80$ de largeur.

On ménagera au pied de chaque talus de ballast une banquette de $0^m,50$ de largeur, lorsque le chemin sera en remblai.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de $0^m,50$; elle sera portée à $0^m,60$ dans toutes les courbes, du côté de la convexité de la courbe.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles, qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Art. 7. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres.

Une partie droite de 50 mètres environ de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes ne pourra être supérieur à $0^m,017$ par mètre.

Le concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais il ne pourra les exécuter qu'avec l'approbation du préfet.

Une partie horizontale de 50 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire.

Art. 8. — Il y aura deux voies à chaque station.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront déterminés par le préfet, sur les propositions du concessionnaire et après une enquête spéciale.

Le concessionnaire sera tenu de soumettre au préfet, avant l'exécution, le projet des dites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les dispositions principales;

2° D'un élévation des bâtiments à l'échelle de un centième;

3° D'un mémoire descriptif et justificatif.

Art. 9. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir les communications interrompues par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par le préfet.

Art. 10. — (*Voir l'art. 11 du type.*)

. . . .

La largeur entre les têtes sera au moins de 3m,50.

Art. 11. — (*Voir l'art 12 du type.*)

. . . .

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 3m,50 et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4 mètres.

Art. 12. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de 45 degrés, sauf la réserve énoncée à l'article 13.

Le concessionnaire pourra être dispensé d'établir des barrières et des maisons de garde aux passages à niveau, d'après l'autorisation du préfet.

Art. 13. — (*Voir l'art. 14 du type.*)

Art. 14. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des cours d'eau quelconques auront au moins 3 mètres entre les têtes. La hauteur et le débouché de chacun d'eux seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 15. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4m,50 entre les pieds-droits au niveau des rails et 5m,50 de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4m,80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 16. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, le con-

cessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais du concessionnaire, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne. Avant que les communications puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs ou par les agents voyers, en ce qui concerne leur service respectif, à l'effet de constater si les travaux provisoires ont une solidité suffisante et peuvent assurer le service de la circulation.

Art. 17. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des routes et chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par le préfet.

Art. 18. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera de 15 kilogrammes par mètre courant, sauf les réductions qui pourront être autorisées par le préfet.

Art. 19. — Le concessionnaire pourra être dispensé par le préfet de séparer le chemin de fer des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture, sur tout ou partie du parcours des dits chemins.

Art. 20 à 28. — (*Voir les art. 21 à 29 du type.*)

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29 et 30. — (*Voir les art. 30 et 31 du type.*)

Art. 31. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront brûler leur fumée et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes. Il y en aura de trois classes :

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces;

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces et auront des banquettes rembourrées;

Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier;

Le concessionnaire pourra faire établir des voitures mixtes de première, deuxième et troisième classe.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

Toutes les parties composant le matériel roulant seront de bonne et solide construction et seront constamment entretenues en bon état.

Art. 32. — Des arrêtés préfectoraux, rendus après que le concessionnaire aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces arrêtés seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation du préfet les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer. Des arrêtés préfectoraux détermineront, sur la proposition du concessionnaire, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des trains mixtes, ainsi que la durée du trajet.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non-seulement pour le concessionnaire, mais encore pour toutes les compagnies qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de prolongement ou d'embranchement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 33. — (*Voir l'art.* 34 *du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La durée de la concession a été fixée à quatre-vingt-dix-neuf années par le traité intervenu, le 29 décembre 1874, entre le département et le concessionnaire. Elle commencera à courir à l'expiration du délai fixé pour l'achèvement des travaux par l'article 2 du présent cahier des charges.

Art. 35. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le fait seul de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances mobilières et immobilières, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits, le tout conformément aux stipulations contenues au traité déjà cité du 29 décembre 1874.

Art. 36. — (*Voir l'art.* 37 *du type.*)

. . . .

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Art. 37 à 39. — (*Voir les art.* 39 *à* 41 *du type.*)

TITRE IV.

TARIF. — TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 40. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et le traité déjà cité, le conseil général lui accorde l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après indiqués :

TARIF	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. Voitures de 1re classe.	0,067	0,033	0,10
Voyageurs. Voitures de 2e classe.	0,055	0,025	0,08
Voyageurs. Voitures de 3e classe.	0,042	0,018	0,06
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, s'ils sont portés sur les genoux. De trois à sept ans, ils payent demi-place. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs (perception minimum, 0f,30).	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux, moutons, porcs, brebis, agneaux, chèvres.	0,025	0,015	0,04
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Comestibles. — Tissus. — Objets manufacturés. — Spiritueux et cafés.	0,14	0,11	0,25
2e classe. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Sucre. — Drogues. — Épiceries. — Denrées coloniales. — Vins.	0,11	0,09	0,20
3e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de *corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes. — Cotons. — Laines. — Vinaigres. — Boissons. — Bière. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,087	0,073	0,16
4e classe. — Mélasses et betteraves. — Pulpes et résidus analogues pour l'alimentation des bestiaux. — Houille. Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais de fer et autres. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Cailloux. — Sables. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,072	0,048	0,12
3° PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE			
Voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,1	0,08	0,20

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de	0,18	0,12	0,30

Art. 41. — Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie concessionnaire qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens. Dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Art. 42. — Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies: 1° de zéro à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5, jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de $0^{f},40$.

Art. 43. — Tout train de voyageurs devra contenir des voitures de chacune des classes désignées en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteront.

Dans chaque train de voyageurs, le concessionnaire aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 44 et 45. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 46. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3.000 kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3.000 à 4.000 kilogrammes, mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié. La compagnie ne pourra être tenue à transporter les masses pesant plus de 4.000 kilogrammes.

Art. 47. — (*Voir le même article du type indiqué.*)

Art. 48. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et de six mois pour les marchandises.

Toutefois, la compagnie pourra, quand elle le jugera convenable, établir des trains à prix réduits sans être astreinte à la formalité d'homologation indiquée plus bas.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation préfectorale.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49. — La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Art. 50. — Le préfet déterminera par des règlements spéciaux, et sur la proposition du concessionnaire :

1° Le nombre des trains à faire circuler par jour sur le chemin de fer;

2° Les heures de départ et d'arrivée de chacun des trains, ainsi que la vitesse de sa marche.

Aucun service ne pourra être exigé du concessionnaire pendant la nuit.

Art. 51. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement, de frais de gare, de transbordement et magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 52. — (*Voir l'art. 51 du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance des chemins de fer seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 54. — Le concessionnaire sera tenu de remplir exactement les stipulations de service gratuit et de réduction du prix des places qui seront faites en faveur de l'État dans le décret d'utilité publique, en retour de la subvention sollicitée du Gouvernement, ces stipulations seront les mêmes que celles qui ont été insérées au cahier des charges (*) de la concession du chemin de fer d'intérêt local d'Orléans à la limite d'Eure-et-Loir (décret du 22 août 1871).

Art. 55.— L'administration se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Art. 56. — Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Art. 57. — Dans le cas où les déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin de fer, ces déplacements auront lieu aux frais du concessionnaire et par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Le concessionnaire pourra être autorisé et, au besoin, requis d'établir à ses

(*) Voir *Ann.* 1872, p. 34.

frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de l'exploitation.

Il pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 60. — (*Voir l'art.* 59.)

. . . .

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, l'administration statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement, etc. (*Voir l'art.* 59.)

Art. 61. — (*Voir l'art.* 60 *du type.*)

. . . .

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, sous le contrôle du préfet.

Le préfet pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie des dits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

Le préfet pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

Le concessionnaire sera tenu d'envoyer ses wagons à l'origine de tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

Il amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront, etc. (*Voir l'art.* 60 *du type.*)

. . . .

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte du concessionnaire et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure.

Pour indemniser le concessionnaire, etc. (*Voir l'art.* 60 *du type.*)

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. Le concessionnaire sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 3.000 kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera revisé par le préfet, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée ou de départ par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 62. — (*Voir l'art 61 du type.*)

Art. 63. — Les agents et gardes que le concessionnaire établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 64. — Le chemin de fer sera toujours placé sous la surveillance de l'autorité préfectorale; les frais de contrôle, de surveillance et de réception des travaux, les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par le concessionnaire. Le montant, qui sera arrêté chaque année par le préfet, devra être versé à la caisse du trésorier payeur général.

Art. 65. — Les modifications que le conseil général du département croirait devoir apporter au présent cahier des charges seront obligatoires pour le concessionnaire.

Art. 66. — Pour l'exécution des clauses du présent cahier des charges et de celles du traité y annexé, élection de domicile est faite, pour le concessionnaire comme pour le département, à la préfecture.

Art. 67. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et le département au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges et du traité y annexé seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du Pas-de-Calais, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 68. — Les droits d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention qui y est annexée seront à la charge du concessionnaire.

Fait à Arras, le 29 décembre 1874.

Pour minute destinée à rester annexée au traité de concession du 29 décembre 1874.

Pour le préfet:

Le Conseiller de préfecture délégué,

Signé d'Hornoy.

(N° 158)

[3 juin 1876.]

Construction d'un pont métallique et réfection d'une route nationale.

Décret portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la construction d'un pont métallique sur le ravin du Pin (Basses-Alpes) et à la réfection de la route nationale, n° 85, de Lyon à Nice, aux abords de cet ouvrage.

2° La dépense, évaluée à 57,000 francs, sera imputée sur les fonds affectés annuellement à la construction des grands ponts par le budget du ministère des travaux publics.

CIRCULAIRES

du Ministre des Travaux publics aux Préfets.

(N° 159)

[21 février 1877.]

Instruction des projets de construction des chemins de fer.

Monsieur le préfet, mon attention a été à plusieurs reprises appelée sur la divergence qui existe dans la manière de procéder de MM. les ingénieurs des services de contrôle pour l'examen des projets de chemins de fer présentés par les compagnies concessionnaires ; d'un autre côté, j'ai reconnu que les instructions qui leur avaient été données précédemment entraînaient fréquemment d'assez longs retards de nature à soulever des réclamations fondées.

Dans cette situation, j'ai chargé une commission spéciale prise dans le conseil général des ponts et chaussées d'étudier les mesures qu'il pourrait être utile de prendre pour amener plus d'unité et de rapidité dans les travaux de ces services.

Sur le rapport de cette commission, le conseil général des ponts et chaussées a proposé un ensemble de prescriptions qui m'ont paru répondre aux intentions de l'administration, et auxquelles j'ai donné mon approbation.

Voici, monsieur le préfet, ces dispositions :

I. — Présentation des projets.

Toutes les pièces doivent être revêtues de la signature d'un directeur, administrateur ou délégué ayant qualité pour engager la compagnie.

II. — Composition des dossiers.

1° Projets de tracé et de terrassements.

Les dossiers à produire devront être exactement composés suivant les prescriptions de l'article 5 du cahier des charges.

2° Projets relatifs au nombre et à l'emplacement des stations.

Les compagnies se conformeront aux prescriptions de la circulaire ministérielle du 25 janvier 1854. Les chemins d'accès aux stations seront indiqués sur les plans et définis dans la notice à l'appui.

3° Dossiers destinés à l'enquête du titre II.

Indépendamment d'une notice explicative, les plans et états parcellaires seront toujours accompagnés, à titre de renseignements, du plan général à l'échelle de $\frac{1}{10.000}$, du profil en long et d'un tableau indicatif des ouvrages de toute nature destinés à assurer le maintien des communications et l'écoulement des eaux.

III. — VÉRIFICATION DES PLANS PARCELLAIRES.

Les arrêtés préfectoraux ordonnant l'ouverture des enquêtes prescrites par le titre II de la loi du 3 mai 1841 ne devront jamais être pris avant que l'ingénieur en chef du contrôle ait été mis en mesure de s'assurer que les plans parcellaires sont conformes au tracé approuvé. Dans le cas où il n'en serait pas ainsi, les modifications proposées par la compagnie seront soumises préalablement à l'approbation de l'administration supérieure.

IV. — DÉPÔT DES PLANS PARCELLAIRES.

Le délai pendant lequel le plan parcellaire reste déposé à la mairie, conformément aux articles 5 et 6 de la loi du 3 mai 1841, est de huit jours pleins dans lesquels ne sont compris ni le jour de l'avertissement donné aux parties intéressées, ni le jour de la clôture du procès-verbal d'enquête.

V. — AVIS A DONNER AUX SERVICES PUBLICS.

Ampliation des arrêtés ordonnant l'ouverture des enquêtes parcellaires sera adressée par le préfet aux ingénieurs en chef des différents services intéressés dans l'exécution du chemin de fer, ainsi qu'à l'agent-voyer en chef du service vicinal et, s'il y a lieu, à l'inspecteur des forêts, au cas où la voie ferrée devrait traverser des forêts de l'État ou des bois communaux dont l'exploitation pourrait être modifiée par les travaux.

VI. — CHANGEMENTS PROPOSÉS PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

Toutes les fois que la commission d'enquête aura proposé d'ap-

porter aux dispositions des plans parcellaires un changement quelconque ayant pour conséquence de faire comprendre de nouveaux terrains dans l'expropriation, il devra être procédé à l'enquête supplémentaire prescrite par l'article 10 de la loi du 3 mai 1841. Les modifications consenties par la compagnie seront immédiatement introduites à l'encre bleue sur les plans parcellaires; celles auxquelles la compagnie n'aurait pas donné son adhésion, ainsi que les nouvelles dispositions dont le service du contrôle croirait devoir prendre l'initiative lors de l'examen du dossier, seront simplement indiquées sur des feuilles de retombe.

VII. Arrêtés de cessibilité.

L'arrêté de cessibilité que le préfet est autorisé à prendre directement lorsqu'un accord complet s'est établi entre la commission d'enquête et la compagnie doit, dans tous les cas, être rendu sur la proposition de l'ingénieur en chef du contrôle, et non sur une demande directe de la compagnie.

VIII. — Occupation temporaire de terrains.

L'avis préalable de ce chef de service est également nécessaire dans le cas d'occupation temporaire de terrains.

IX. — Examen des projets.

Les ingénieurs du contrôle auront notamment à examiner :

Si le projet de tracé et des terrassements satisfait dans son ensemble aux indications générales du décret de concession, ainsi qu'aux prescriptions du cahier des charges, notamment en ce qui concerne l'inclinaison des pentes et rampes, les rayons des courbes, la longueur des alignements droits entre deux courbes consécutives en sens contraire et celles des parties horizontales entre deux fortes déclivités versant leurs eaux vers le même point, les largeurs des profils en travers, si les paliers pour les stations prévues sont convenablement ménagés, si les intérêts des différents services publics paraissent sauvegardés dans une juste mesure;

Si le nombre et les emplacements des stations définitivement proposées à la suite de l'enquête spéciale prescrite par la circulaire ministérielle du 25 janvier 1854 paraissent devoir donner une satisfaction suffisante aux intérêts industriels et commerciaux de la contrée; si l'accès des gares est assuré dans de bonnes conditions, toutes réserves demeurant d'ailleurs faites quant aux

dispositions de détail des voies d'accès, quais et bâtiments des stations;

Si les ouvrages indiqués sur les plans parcellaires pour le rétablissement des communications et l'écoulement des eaux sont en nombre suffisant, et s'ils présentent des ouvertures et des débouchés convenables, les détails de ces ouvrages ne devant d'ailleurs être approuvés définitivement qu'après la production de projets spéciaux et sur le vu des procès-verbaux des conférences avec les services intéressés;

Si les projets des ouvrages d'art présentent les dimensions fixées par le cahier des charges, s'ils assurent toute garantie de stabilité, et s'ils n'offrent rien de défectueux au point de vue de l'art; si, en particulier, le travail des différentes parties des ouvrages métalliques demeure renfermé dans les limites réglementaires.

X. — Conférence avec les services publics.

1° Projets à exécuter dans les limites de la zone frontière et dans le rayon des enceintes fortifiées.

Ces projets feront l'objet de conférences mixtes auxquelles il sera procédé dans les formes réglées par le décret du 16 août 1853.

2° Projets intéressant les différents services des ponts et chaussées.

Conformément à la circulaire ministérielle du 12 juin 1850, tout projet intéressant plusieurs services dépendant de l'administration des ponts et chaussées devra faire l'objet d'une conférence préalable entre les ingénieurs ordinaires des services intéressés; le procès-verbal de cette conférence sera visé par les ingénieurs en chef de ces services et revêtu de leur avis respectif.

3° Projets intéressant le service vicinal.

L'ingénieur en chef du contrôle adressera au préfet les projets intéressant le service vicinal, afin que ce magistrat puisse provoquer les observations de l'agent voyer en chef; ces projets seront ensuite renvoyés à l'ingénieur en chef du contrôle, avec les observations auxquelles ils auront pu donner lieu de la part du service vicinal.

Après l'accomplissement des formalités mentionnées aux deux paragraphes précédents (2° et 3°), l'ingénieur en chef du contrôle adressera le dossier général au préfet, en y joignant son avis personnel sur les différentes questions soulevées dans l'instruction et

ses propositions définitives, pour le tout être transmis par les soins de ce magistrat à l'administration supérieure.

XI. — Réception et remise des travaux.

Les procès-verbaux des épreuves des ouvrages métalliques seront adressés directement au ministre des travaux publics par l'ingénieur en chef du contrôle. Ils devront faire connaître en détail de quelle manière il a été procédé à ces épreuves et comment se sont comportées pendant et après les dites épreuves les différentes parties de la construction.

Il sera procédé, sur la demande de la compagnie, au récolement et à la remise aux différents services intéressés des routes, chemins et cours d'eau déviés ou modifiés par suite de l'exécution du chemin de fer. Cette opération sera dirigée par l'ingénieur en chef du contrôle ou par l'un des ingénieurs sous ses ordres délégué à cet effet. La reconnaissance des travaux sera faite en présence des représentants de la compagnie, par les représentants des services qui doivent accepter les ouvrages et demeurer chargés de leur entretien, notamment :

Pour les routes nationales et départementales et pour les travaux intéressant la navigation, par les ingénieurs chargés de ces services ;

Pour les chemins de grande communication, par les agents voyers ;

Pour les chemins vicinaux et ruraux, par les maires des communes intéressées, assistés, s'il y a lieu, des agents voyers ;

Pour les travaux intéressant les syndicats, par les directeurs de ces associations.

Les procès-verbaux de reconnaissance et de remise des travaux exécutés seront rédigés en triple expédition dont l'une sera destinée à la compagnie, l'autre au chef du service intéressé, et la troisième à l'ingénieur en chef du contrôle.

XII. — Composition des archives.

Les divers documents que l'ingénieur en chef du contrôle de la construction remettra au service du contrôle de l'exploitation, après l'achèvement des travaux, comprendront essentiellement, en outre des projets approuvés, une expédition des plans parcellaires certifiée conforme aux pièces officielles qui ont servi de base à l'arrêté de cessibilité et au jugement d'expropriation.

J'envoie, monsieur le préfet, une ampliation de ces instructions à MM. les ingénieurs du contrôle et aux compagnies de chemins de fer. Je vous prie de vouloir bien tenir la main à ce que les prescriptions qui y sont contenues soient strictement observées, et à ce que les affaires soient expédiées le plus promptement possible.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

(N° 160)

[12 mars 1877.]

Tramways. — Emplacements des voies ferrées. — Invitation d'ouvrir une enquête spéciale de commodo et incommodo *lorsqu'on propose de placer la voie ferrée le long du trottoir.*

Monsieur le préfet, d'après l'avis du conseil général des ponts et chaussées, l'administration a admis en principe que, pour l'établissement des tramways dans la traversée des villes et villages, il y a lieu de placer, autant que possible, les voies ferrées au milieu de la chaussée, de manière à ne pas empêcher le stationnement des voitures ordinaires le long des trottoirs.

Cependant il arrive que certaines parties de lignes comprises dans l'ensemble d'un réseau n'offrent pas une largeur suffisante pour que cette condition soit observée ; d'où la nécessité, soit d'élargir la route, soit de poser la voie ferrée sur l'un des côtés de la chaussée, ce qui constitue un obstacle au stationnement des voitures ordinaires le long du trottoir et peut porter préjudice aux riverains.

Il importe, monsieur le préfet, que dans ce dernier cas l'attention des intéressés soit appelée d'une manière particulière sur les dispositions projetées, afin de les mettre à même de présenter leurs observations en pleine connaissance de cause. Il convient donc, en même temps qu'on procède à une enquête d'utilité publique sur l'ensemble du projet, de soumettre à une enquête *de commodo et incommodo*, avec avertissement individuel à chaque riverain, les portions de tracé où, par suite de l'établissement des voies ferrées, soit simples, soit doubles, il ne resterait plus entre le rail extérieur et la bordure des trottoirs qu'une distance inférieure à

3 mètres qui ne permettrait plus le stationnement des voitures ordinaires.

Le dossier de cette enquête, distincte de l'enquête d'utilité publique, devra contenir, avec un plan détaillé des parties de routes ci-dessus spécifiées, des profils spéciaux indiquant les situations respectives des voies ferrées et des propriétés riveraines.

Veuillez, monsieur le préfet, tenir la main à l'exécution de la présente circulaire, dont je vous prie de m'accuser réception. J'en adresse, d'ailleurs, directement une ampliation à M. l'ingénieur en chef de votre département.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

PERSONNEL.

(N° 161)

Février, Mars et Avril 1877.

I. — INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS ET PROMOTIONS.

(Décret du 20 mars 1877.)

M. Marchegay, ingénieur en chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite, est nommé inspecteur général honoraire.

(Décret du 22 mars 1877.)

M. Fricero, ingénieur ordinaire de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite, est nommé ingénieur en chef honoraire.

(Décret du 6 avril 1877.)

Sont nommés inspecteurs généraux de 2e classe au corps des ponts et chaussées, les ingénieurs en chef de 1re classe dont les noms suivent, savoir :

MM. Delestrac.
Collet-Meygret,
M. Raoulx.

M. Delestrac conservera d'ailleurs son service actuel jusqu'à la désignation de son successeur.

M. Collet-Meygret restera dans le département de la Haute-Savoie jusqu'au 15 juin prochain.

M. Raoulx restera chargé du service hydraulique du port militaire de Toulon.

6 *avril* 1877. — M. Schlemmer, ingénieur en chef de 2e classe, est élevé à la 1re classe.

19 *avril*. — M. Hauric, conducteur principal des ponts et chaussées, remplissant les fonctions d'ingénieur ordinaire dans le département d'Alger, est nommé sous-ingénieur.

20 *avril*. — Les ingénieurs en chef de 1re classe au corps des ponts et chaussées ci-après dénommés recevront le traitement de 8.000 francs, savoir :

MM. Regnard,
Dumont,
Tastu-Collet,
Lechalas,
Daguenet,

MM. Labbé,
Pasquier-Vauvilliers,
Brame.
Fargaudie.

20 *avril*. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade] les ingénieurs en chef de 2e classe au corps des ponts et chaussées dont les noms suivent :

MM. Bernard (Émile),
Guillemain,
Jollois,
Marx,

MM. Leblanc,
De Beaucé.
Sugot.

Idem. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade les ingénieurs ordinaires de 2e classe au corps des ponts et chaussées dont les noms suivent :

MM. Hirsch,
Guillon,
Genty,
Fabre,
Roucayrol,
Durand-Claye (Alfred),
Choisy,

MM. Guérard,
Pocard-Kerviler,
Picard,
Guillain,
Martin (Félix),
Considère;
Cronier.

Idem. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade les ingénieurs ordinaires de 3e classe au corps des ponts et chaussées dont les noms suivent :

MM. Godard,	MM. Liébeaux,
Bechmann,	Lordereau,
Delestrac,	Du Boys (Paul),
Mazoyer,	Roederer,
Bouvaist,	Modelski,
Malapert,	Berquet,
Siégler,	Crépin,
Coindre,	Vétillart,
Houbre,	Poulet,
Périer,	Barois.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

14 *avril* 1877. — M. de Vialar, ingénieur ordinaire, attaché au service de construction du chemin de fer de Rodez à Millau, est mis à la disposition de M. le gouverneur général civil de l'Algérie, pour être employé dans le département d'Alger, en remplacement de M. Barre, rappelé en France.

3° CONGÉ.

28 *février*. — M. Fessard, ingénieur en chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département du Finistère, est mis en congé avec traitement entier pour raisons de santé.

4° RETRAITES.

	Dates d'exécution.
15 *février* 1877. — M. Marchal, ingénieur en chef de 1re classe.	13 février 1877.
2 *mars*. — M. Marchal conservera d'ailleurs son service jusqu'à la fin de la prochaine session du conseil général de la Mayenne.	
27 *mars*. — M. Bassas, sous-ingénieur.	1er avril —
29 *mars*. — M. Marchegay, ingénieur en chef de 1re classe.	20 mars —
M. Marchegay conservera d'ailleurs son service jusqu'à la désignation de son successeur.	
10 *avril*. — M. Fessard, ingénieur en chef de 1re classe.	11 avril —
Idem. — M. Lionnet, ingénieur en chef de 2e classe.	13 avril —

5° DÉCÈS.

	Dates du décès.
M. Philbert, ingénieur ordinaire de 1re classe. .	4 décemb. 1876.
M. Aribaut, inspecteur général de 2e classe. . .	14 mars 1877.
M. Laborie, inspecteur général de 2e classe. . .	5 avril —

6° DÉCISIONS DIVERSES.

28 *février* 1877. — M. Fenoux, ingénieur en chef, chargé du service maritime du département du Finistère et des études des chemins de fer d'embranchement de Brest au Conquet, de Rosporden à Concarneau et de Châteaulin sur Camaret, réunit à ses attributions le service ordinaire du département du Finistère, précédemment confié à M. Fessard.

M. Fenoux résidera à Quimper.

Idem. — Il est créé dans les bassins du Tech, de la Tet et de l'Agly un service d'annonces de crues.

M. Tastu-Collet, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département des Pyrénées-Orientales, est chargé en outre de la direction de ce service.

5 *mars.* — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Amiens à la vallée de l'Ourcq est divisé en deux arrondissements d'ingénieur ordinaire de la manière suivante :

1° De Boves (point de départ de la ligne dans le département de la Somme) à Compiègne, y compris le raccordement de la ligne avec la station actuelle de Compiègne : — M. Bœswilwald, ingénieur des ponts et chaussées, à Compiègne.

2° Entre Compiègne et la vallée de l'Ourcq : — M. Rigaux, ingénieur ordinaire à Soissons.

Idem. — M. Duponchel, ingénieur en chef, chargé du service hydraulique du département de l'Hérault, est autorisé à aller faire en Afrique l'étude d'un chemin de fer trans-saharien destiné à relier le littoral algérien aux régions de l'Afrique centrale.

9 *mars.* — M. Fenoux, ingénieur en chef, chargé du service du département du Finistère et des études des chemins de fer d'embranchement de Brest au Conquet, de Rosporden à Concarneau et de Châteaulin-sur-Camaret, est chargé en outre des études d'un chemin de fer de Morlaix à Roscoff.

Idem. — M. Valez, conducteur des ponts et chaussées de 2e classe, attaché au service hydraulique du département de l'Hérault, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Montpellier et attaché en outre au service hydraulique du dépar-

tement de l'Hérault, en remplacement de M. Fournié, précédemment appelé à une autre résidence.

M. Valez remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

15 *mars* 1877.— MM. Schlemmer, directeur des chemins de fer, et Rousseau, directeur des routes et de la navigation, sont nommés membres de la commission des *Annales des ponts et chaussées*.

26 *mars*. — M. Malézieux, ingénieur en chef de 1re classe, professeur à l'École des ponts et chaussées et chargé en outre des fonctions de secrétaire de la commission des *Annales*, est nommé secrétaire du conseil général des ponts et chaussées, en remplacement de M. Aribaut, décédé.

M. Malézieux restera d'ailleurs chargé jusqu'au 30 juin du cours qu'il professe à l'École des ponts et chaussées, et il continuera jusqu'à nouvel ordre de remplir les fonctions de secrétaire de la commission des *Annales*.

Idem. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Orléans à Gien sera supprimé à dater du 1er avril 1877.

Les archives de ce service seront remises au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et prolongements.

27 *mars*. — Le service d'études du chemin de fer d'Angoulême sur Nevers sera supprimé à dater du 1er avril 1877.

Idem. — M. Mengin, ingénieur ordinaire, attaché au service maritime du département du Finistère et aux études du chemin de fer de Brest au Conquet, est attaché en outre au service des études du chemin de fer d'embranchement de Châteaulin-sur-Camaret.

29 *mars*. — Le service ordinaire du département de la Charente-Inférieure, actuellement divisé en 5 arrondissements d'ingénieur ordinaire, sera réparti en 4 arrondissements de la manière suivante :

1° Arrondissement de la Rochelle, comprenant les arrondissements administratifs de la Rochelle et de Saint-Jean-d'Angely (plus l'île d'Oleron) : ingénieur ordinaire, M. Bonneau. — M. Bonneau résidera à la Rochelle.

2° Arrondissement de Rochefort, comprenant l'arrondissement administratif de Rochefort : ingénieur ordinaire, M. Polony, à Rochefort.

3° Arrondissement de Saintes, comprenant les arrondissements administratifs de Saintes et de Jonzac : ingénieur ordinaire, M. N..., à Saintes.

4° Arrondissement de Royan, comprenant l'arrondissement administratif de Marennes (moins l'île d'Oleron) : ingénieur ordinaire, M. Lasne, à Royan.

29 *mars* 1877. — Le service des travaux maritimes du département de la Charente-Inférieure, actuellement divisé en trois arrondissements, sera réparti entre quatre ingénieurs ordinaires.

Les arrondissements de Royan et Rochefort, confiés à MM. Laso et Polony, ne seront pas modifiés.

L'arrondissement de la Rochelle, précédemment confié à M. Potel appelé à d'autres fonctions, sera scindé de la manière suivante:

1° Le service de la partie continentale de cet arrondissement et le service de l'île de Ré formeront un arrondissement qui sera confié à M. Thurninger, actuellement attaché au service ordinaire à la résidence de Saintes.

2° Le service maritime de l'île d'Oleron formera un nouvel arrondissement qui sera confié à M. Bonneau, ingénieur ordinaire attaché par un autre arrêté de ce jour au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure, à la résidence de la Rochelle.

M. Bonneau restera d'ailleurs attaché au service du contrôle du chemin de fer des Charentes.

Idem. — M. de Beaucé, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département de la Charente-Inférieure, est chargé du service des ports maritimes du même département, en remplacement de M. Marchegay, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. Potel, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé du service de l'arrondissement de la Rochelle et attaché au service maritime du département de la Charente-Inférieure et au contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans et prolongements, est chargé du service ordinaire du département de la Charente-Inférieure, en remplacement de M. de Beaucé, appelé à un autre service.

M. Potel remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Thurninger, ingénieur ordinaire, attaché par un autre arrêté de ce jour au service maritime du département de la Charente-Inférieure, est attaché en outre au contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans et prolongements, en remplacement de M. Potel, appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

3 *avril.* — M. Gros de Perrodil, ingénieur en chef de 2e classe, chargé, à la résidence de Toulouse, du service de la 3e section du contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans et prolongements, est chargé de la direction du dépôt des cartes, plans et archives du ministère des travaux publics, en remplacement de M. Fontaine, admis à la retraite.

3 *avril* 1877.— La résidence de l'ingénieur en chef chargé du service de la 3e section du contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans et prolongements est transférée de Toulouse à Nantes.

Idem. — M. Lavoinne, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service du département de la Seine-Inférieure et chargé d'une mission à l'exposition de Philadelphie, est chargé du service ordinaire du département de l'Yonne et du service d'études et travaux des chemins de fer d'Auxerre à Gien et de Trignères à Clamecy, en remplacement de M. Bernard, précédemment appelé à un autre service.

M. Lavoinne remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

4 *avril.* — M. Couturier, conducteur des ponts et chaussées de 1er classe, attaché au service du département du Doubs, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Pontarlier, en remplacement de M. Berquet, précédemment appelé à une autre résidence.

M. Couturier remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

5 *avril.* — M. Floucaud de Fourcroy, ingénieur ordinaire, attaché, dans le département d'Ille-et-Vilaine, au service ordinaire, au service des travaux maritimes et à un service d'études de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de la Mayenne, en remplacement de M. Marchal, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Floucaud de Fourcroy remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

6 *avril.* — M. Arnoux, ingénieur ordinaire, attaché au conseil général des ponts et chaussées, en qualité de secrétaire de la section de navigation intérieure, est attaché en outre à la commission des formules en qualité de secrétaire, en remplacement de M. Schlemmer, précédemment appelé à d'autres fonctions.

Idem. — M. Lefranc, ingénieur ordinaire, attaché au service d'études et de construction du chemin de fer de Mende à Séverac, etc., est chargé du service ordinaire du département de l'Aveyron, en remplacement de M. Renoust des Orgeries, précédemment appelé à d'autres fonctions.

M. Lefranc remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Palaà (Ulysse), conducteur principal des ponts et chaussées, chargé de l'intérim du service de l'arrondissement d'Orthez (Basses-Pyrénées), est chargé définitivement de ce service.

M. Palaà remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

10 *avril.* — M. Ritter, ingénieur en chef de 2e classe, précédemment au service de l'empire ottoman, est chargé, sous la direction

de M. l'Inspecteur général Belgrand, d'une mission ayant pour objet la révision et le complément du jaugeage des cours d'eau du territoire français.

M. Ritter résidera à Paris.

12 *avril* 1877.— M. Bœswillwald, ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département de l'Oise, au service de la navigation de l'Oise et au contrôle des travaux du chemin de fer d'Amiens à la Vallée de l'Ourcq, est chargé du service du département de la Haute-Savoie, du service de construction du chemin de fer d'Annecy à Annemasse et du service de contrôle des travaux des lignes de Thonon à Collonges et de Thonon à Saint-Gingolph, en remplacement de M. Collet-Meygret, nommé inspecteur général.

M. Bœswillwald remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Taratte, ingénieur ordinaire, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Grenoble, est attaché, à la résidence de Compiègne, au service ordinaire du département de l'Oise, au service de la navigation de l'Oise et au contrôle des travaux du chemin de fer d'Amiens à la vallée de l'Ourcq, en remplacement de M. Bœswilwald, appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Margot, ingénieur ordinaire, en congé illimité, est remis en activité et chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Grenoble, en remplacement de M. Taratte, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Frossard, ingénieur ordinaire, attaché, à la résidence de Montargis, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing et à divers services de chemins de fer, est chargé du service ordinaire et du service maritime de l'arrondissement de Dieppe, en remplacement de M. Lavoinne, précédemment appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

14 *avril.* — M. Barre, ingénieur ordinaire, détaché au service de l'Algérie et remis par le gouverneur genéral civil de la colonie à la disposition du ministère des travaux publics, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Tournon et attaché en outre au contrôle des travaux du chemin de fer de Givors à la Voulte, par la rive droite du Rhône, en remplacement de M. Bouvier, précédemment appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

16 *avril.* — M. La Rivière, ingénieur ordinaire, attaché au service de construction du chemin de fer de Pau à Oloron, est attaché en outre provisoirement au service du chemin de fer de Toulouse à Bayonne, pour la partie comprise dans le département des

Basses-Pyrénées, en remplacement de M. Cadot, précédemment appelé à un autre service.

16 *avril* 1877. — M. Graeff, inspecteur général de 1re classe, est chargé d'assurer provisoirement le service du 16e arrondissement d'inspection vacant par suite du décès de M. Laborie.

19 *avril*. — M. Delestrac, inspecteur général de 2e classe, est chargé du service du 7e arrondissement d'inspection, en remplacement de M. Pascal, précédemment appelé à d'autres fonctions.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS ET PROMOTIONS.

Sont nommés au grade de conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles ci-après désignés :

5 *mars* 1877. — M. Petitdemange, Seine, service municipal de Paris.

7 *mars*. — M. Lantier, Allier, service ordinaire.

9 *mars*. — M. Lamare, Mayenne, service ordinaire.

15 *mars*. — M. Moly, Aveyron, service ordinaire.

Idem. — M. Barolle, Maine-et-Loire, service ordinaire.

Idem. — M. Mauret, Lot, service ordinaire.

Idem. — M. Toesca, Alpes-Maritimes, service ordinaire.

Idem. — M. Paradis, Lozère, service ordinaire.

Idem. — M. Bécardit, Pyrénées-Orientales, service ordinaire.

Idem. — M. Lacotte, Dordogne, chemins de fer.

Idem. — M. Florentin, Meuse service ordinaire.

Idem. — M. Quégain, Doubs, service ordinaire.

Idem. — M. Savary, Pas-de-Calais, service ordinaire.

Idem. — M. Gout, Aude, service ordinaire.

16 *mars*. — M. Fauchay, Gironde, chemins de fer.

Idem. — M. Vigue, Corrèze, service ordinaire.

21 *mars*. — M. Devesly, Seine-Inférieure, navigation de la Seine (4e section).

24 *mars*. — M. Lautier, Haute-Loire, service ordinaire.

Idem. — M. Carriol, Haute-Loire, service ordinaire.

26 *mars*. — M. Ferlin, Var, service ordinaire.

Idem. — M. Allongue, Var, service ordinaire.

31 *mars* 1877. — M. Lejault, Nièvre, service ordinaire.

5 *avril.* — M. Lebrun, Seine, chemins de fer.

6 *avril.* — M. Boulard, Marne, service ordinaire.

19 *avril.* — M. Lalaune, Hautes-Pyrénées, service hydraulique.

Idem. — M. Cramoisau, Seine-Inférieure, service ordinaire.

26 *mars.* — M. Guimonneau, conducteur de 3e classe, détaché dans les bureaux de l'administration centrale, est élevé à la 2e classe de son grade et attaché, dans le département de l'Orne, au service du réseau d'Orléans à la mer.

5 *avril.* — M. Taillandier, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, est élevé à la 1re classe de son grade.

6 *avril.* — M. Moreau, conducteur de 4e classe, dans le département de l'Orne, au service du réseau d'Orléans à la mer, est élevé à la 3e classe de son grade.

2e SERVICE DÉTACHÉ.

6 *avril.* — M. Aunay, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de la Marne, est mis à la disposition de M. le gouverneur général de l'Algérie pour être employé dans le département d'Oran.

3e CONGÉS.

2 *mars.* M. Renond, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département du Cher, est mis en congé illimité pour raisons de santé.

5 *mars.* — M. Gaubert, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Haute-Saône, est mis en congé sans traitement pour raisons de santé.

Idem. — M. Tardif, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Drôme, est mis en congé illimité pour raisons de santé.

7 *mars.* — M. Bois, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Isère, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement pendant un an.

15 *mars.*— M. Goëlo, conducteur principal, au service maritime du département de la Seine-Inférieure, est mis en congé illimité.

5 *avril.* — M. Henry, conducteur de 3e classe, au service de l'Algérie, est mis en congé illimité.

4e DÉMISSIONS.

1er *mars* 1877. — Est acceptée la démission de M. Larrieu, con-

ducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de la Haute-Garonne.

7 *mars* 1877. — Est acceptée la démission de M. Leturcq, conducteur de 4e classe, au service du contrôle des travaux du chemin de fer de l'Est, dans le département de la Meuse.

5° RETRAITES.

	Dates d'exécution.
2 *mars* 1877. — M. Pingel, conducteur de 1re cl., Nord, voies navigables.	1er mars 1877.
6 *mars*. — M. Lorez, conducteur principal, Haute-Marne, service ordinaire.	1er avril —
Idem. — M. Marron, conducteur principal, Lot, service ordinaire.	Idem.
26 *mars*. — M. Mulot, conducteur de 2e classe, Var, service ordinaire.	Idem.
Idem. — M. Pie, conducteur de 2e classe, Var, service ordinaire.	Idem.
29 *mars*. — M. Varambaux, conducteur de 1re cl., Seine-Inférieure, service ordinaire.	Idem.
6 *avril*. — M. Pioch, conducteur principal, Hérault, service maritime.	1er mai —

6e DÉCÈS.

	Dates du décès.
M. Bois, conducteur de 4e classe, en congé illimité.	»
M. Michaud, conducteur de 2e classe, Seine, service municipal de Paris.	23 janv. 1877.
M. Desmollières, conducteur de 1re classe, Yonne, navigation de l'Yonne.	16 février —
M. Laudet, conducteur principal, Doubs, service ordinaire.	1er mars —
M. Forgez, conducteur de 2e classe, Marne, service ordinaire.	6 mars —
M. Bousquet, conducteur de 2e classe, Haute-Garonne, chemin de fer.	13 mars —
M. Thoillier, conducteur de 2e classe, Meuse, service ordinaire.	15 mars —
M. Rival, conducteur de 4e classe, Lot-et-Garonne, disponibilité.	19 mars —
M. Marchandon, conducteur de 1re classe, Gi-	

	Date du décis.
ronde, service maritime.	23 mars 1877.
M. Didelet, conducteur de 2e classe, Seine-et-Marne, service ordinaire.	4 avril —
M. Brulay de Beauvais, conducteur principal, Ille-et-Vilaine, service maritime.	7 avril —

7e DÉCISIONS DIVERSES.

1er *mars* 1877. — M. Guillard, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département du Calvados, passe au service des travaux du chemin de fer de Caen à Dozulé.

2 *mars*. — M. Guilloird, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Mayenne, et attaché provisoirement au service du chemin de fer d'Orléans à la mer, est définitivement attaché à ce dernier service.

5 *mars*. — M. Domergue, conducteur de 4e classe, au service du chemin de fer de Mende à Séverac, dans le département de l'Aveyron, est attaché au service du chemin de fer de Rodez à Millau, dans le même département.

Idem. — M. Verpeaux, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de la Côte-d'Or, passe au service du canal de Bourgogne, même département.

6 *mars*. — M. Valat, conducteur de 4e classe, détaché au service de l'Inde, est attaché au service ordinaire du département du Lot.

7 *mars*. — M. Blot, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Somme, passe, dans le département du Nord, au service des voies navigables.

Idem. — M. Courret, conducteur de 1re classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché au service hydraulique du département de la Gironde.

Idem. — M. Duru, conducteur de 3e classe, détaché dans les bureaux de l'administration centrale, est nommé rédacteur au ministère des travaux publics.

12 *mars*. — M. Martin, conducteur de 4e classe, sans emploi, est remis en activité et attaché, dans le département du Nord, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

Idem. — M. Vinay, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe dans le département du Cantal au service d'études et de construction du chemin de fer de Marvejols à Neussargues.

Idem. — M. Nicolas, conducteur de 2e classe, au service de la navigation du Rhône, dans le département de Vaucluse, passe au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

12 *mars* 1877.—M. Béquignon, conducteur de 4ᵉ classe, au service d'études et de construction du chemin de fer de Mamers à Mortagne, dans le département de la Sarthe, est attaché, dans le même département, au contrôle des travaux des chemins de fer de l'Ouest (ligne de Sillé-le-Guillaume à la Hutte et de la Hutte à Mamers).

Idem. — M. Parrod, conducteur de 1ʳᵉ classe, au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes, est attaché, dans le département du Doubs, au service du canal du Rhône au Rhin.

15 *mars.* — M. Hellio, conducteur de 4ᵉ classe, au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, passe au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord.

19 *mars.* — M. Picheray, conducteur de 3ᵉ classe, au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, passe au service des chemins de fer de Vendôme à Romorantin, etc., dans le même département.

26 *mars.* — M. Florentin, conducteur de 4ᵉ classe, au service ordinaire du département de la Meuse, est attaché, dans le même département, au service d'études et travaux du chemin de fer de Gondrecourt à Neufchâteau.

Idem. — M. Charton, conducteur de 4ᵉ classe, au service du canal de l'Est, dans le département de Meurthe-et-Moselle, passe, dans le département de la Meuse, au service d'études et travaux du chemin de fer de Gondrecourt à Neufchâteau.

27 *mars.* — Est rapportée la décision par laquelle M. Heckenbinder a été nommé conducteur de 4ᵉ classe et attaché, dans le département de l'Aisne, au service de la navigation de l'Aisne.

27 *mars.* — M. Merché, conducteur de 4ᵉ classe, en congé sans traitement, est attaché, dans le département de l'Aisne, au service de la navigation de l'Aisne.

28 *mars.* — M. Agis, conducteur de 3ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure, passe dans le département de Seine-et-Oise au service de la navigation de la Seine (3ᵉ section).

M. Agis résidera provisoirement à Paris.

Idem. — M. Leroy, conducteur de 4ᵉ classe, attaché, dans le département du Pas-de-Calais, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, passe dans le département de Seine-et-Oise au service de la navigation de la Seine (3ᵉ section).

M. Leroy résidera provisoirement à Paris.

29 *mars.* — M. Ferrand, conducteur de 4ᵉ classe, au service ordinaire du département de l'Eure, passe au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure.

31 *mars* 1877. — M. Marmet, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, passe, dans le département de la Seine, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

4 *avril*. — M. Delavier, conducteur de 2e classe, détaché dans les bureaux de l'Administration centrale, passe, dans le département de la Sarthe, au service d'études et de construction du réseau d'Orléans à la mer.

5 *avril*. — L'arrêté du 22 septembre 1876, par lequel M. Toppin, conducteur de 3e classe, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, est rapporté.

M. Toppin est attaché, à dater du 1er mars, au service du chemin de fer de Marmande à Casteljaloux, dans le département de Lot-et-Garonne.

12 *avril*. — M. Geoffroy, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, passe au service ordinaire du département du Cher.

Idem. — M. Chicoineau, ancien conducteur, est réintégré dans ses fonctions et attaché, en qualité de conducteur de 4e classe, au service ordinaire de Seine-et-Oise.

14 *avril*. — M. Rousse, conducteur de 4e classe, au service du chemin de fer d'Oloron à la ligne de Puyôo à Saint-Palais, dans le département des Basses-Pyrénées, est attaché au service du chemin de fer de Buzy à Luruns.

Idem. — M. Gras, conducteur de 4e classe, en congé illimité, est autorisé à passer du service de la compagnie des chemins de fer du Midi au service de la ville de Perpignan.

16 *avril*. — M. Brunet, conducteur de 2e classe, au service de la navigation de l'Allier, dans le département du Puy-de-Dôme, passe au service ordinaire du département de la Savoie.

Idem. — M. Roulleau, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de la Vendée, passe au service du chemin de fer de Fontenay à Benet, dans le même département.

16 *avril*. — M. Chabiron, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Vendée, passe au service maritime du même département.

Idem. — M. Robin, conducteur de 4e classe, au service maritime du département de la Vendée, passe au service ordinaire du même département.

L'*Éditeur-Gérant*, Dunod. Paris. Imp. Arnous de Rivière, 26, rue Racine.

DÉCRETS.

(N° 162)

[3 juin 1876.]

Rectification de la route départementale, n° 13 (Rhône).

Décret portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale, n° 13, de Villefranche à Rive-de-Gier, dans la côte de la Madeleine (Rhône), suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur le plan annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette rectification, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 163)

[14 juin 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique les travaux de construction d'un port à Beni-Saf (Algérie).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie ;

Vu la demande, en date du 24 mai 1875, formée par la compagnie des mines de Soumah et de la Tafna, en vue d'être autorisée à construire, à ses frais, risques et périls, et à exploiter pendant quatre-vingt-dix-neuf ans un port à Beni-Saf, département d'Oran ;

Vu le projet présenté par la compagnie ;

Vu le projet de cahier de charges dressé par la compagnie ;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle cette demande a été soumise, et notamment :

Les registres de l'enquête ouverte à Oran et à Tlemcen et les procès-verbaux, des 26 août et 2 septembre 1875, de la commission d'enquête;

Les avis du général commandant la division d'Oran (16 octobre 1875), du préfet d'Oran (19 octobre 1875), du conseil de préfecture d'Oran (28 octobre 1875);

Vu les avis de l'inspecteur général des travaux civils de l'Algérie, des 12 et 24 décembre 1875;

Vu les délibérations du conseil de gouvernement de l'Algérie, des 23 et 30 décembre 1875;

Vu l'avis du ministre de la guerre, du 9 février 1876;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 17 février 1876, et l'avis du ministre des travaux publics, du 1er mars 1876;

Vu l'avis du ministre de la marine, du 13 avril 1876;

Vu le titre IV de l'ordonnance du 1er octobre 1844 et le titre VI de la loi du 16 juin 1851; les décrets des 11 juin 1858 et 8 septembre 1859, relatifs à l'expropriation pour cause d'utilité publique en Algérie;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction à Beni-Saf, département d'Oran, d'un port pouvant recevoir des navires de 1.000 à 1.500 tonneaux.

Art. 2. — La compagnie des mines de Soumah et de la Tafna est autorisée à établir ce port à ses frais, risques et périls, sans subvention ni garantie d'intérêt du Gouvernement, conformément aux dispositions générales du plan présenté par elle et aux conditions du cahier des charges.

Ce plan et ce cahier des charges resteront annexés au présent décret.

Art. 3. — Le ministre de l'intérieur et le gouverneur général civil de l'Algérie sont chargés de l'exécution du présent décret.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

CONSTRUCTION DES OUVRAGES.

Art. 1er. — La compagnie des mines de Soumah et de la Tafna exécutera à

ses frais, risques et périls, et sans subvention de l'État, les ouvrages nécessaires à la création d'un port au lieu dit *Beni-Saf* (arrondissement de Tlemcen, département d'Oran), conformément aux dispositions générales indiquées par des traits à l'encre bleue sur le plan de la cote annexé au décret de concession.

Art. 2. — Les projets de détail seront soumis à l'approbation de l'administration dans un délai de six mois, à partir de la date du décret de concession.

Les travaux devront être commencés dans un autre délai de six mois, compté à partir de l'approbation des projets. Ils devront être terminés dans le délai de quatre ans, compté de la même approbation.

Art. 3. — Un fanal sera établi à l'extrémité orientale de la jetée au large, pour signaler l'entrée du port.

Art. 4. — L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et les règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, dans les limites indiquées par le tracé violet sur le plan annexé au décret, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 5. — Les travaux seront exécutés par des moyens et des agents au choix de la compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de l'administration, en vue d'assurer l'exécution des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront de projets approuvés.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 6. — Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires, tant pour les ouvrages proprement dits que pour le maintien de la profondeur du bassin et des passes, seront entièrement à la charge de la compagnie.

Art. 7. — Les lois et règlements actuellement en vigueur sur la police des ports et ceux qui pourraient être ultérieurement édictés seront applicables au port de Beni-Saf.

L'exécution en sera assurée par les officiers et maîtres de port nommés par l'administration.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 8. — La durée de la concession sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, à compter du délai fixé par l'article 2 pour l'achèvement des travaux.

Art. 9. — A l'époque fixée par l'article précédent, et par le seul fait de l'expiration de la concession, le Gouvernement entrera en possession pleine et entière du port, de tous les ouvrages qui en feront partie et de toutes leurs dépendances.

La compagnie sera tenue de mettre les dits ouvrages et dépendances en bon état d'entretien.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, si la compagnie s'abstenait de satisfaire à l'obligation stipulée ci-dessus, le Gouvernement aura la faculté d'y pourvoir d'office par toutes les voies de droit. Il pourra, notamment, saisir les revenus du port pour les appliquer au payement des travaux dont l'exécution resterait en souffrance.

Art. 10. — A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du port.

Le prix du rachat sera fixé par une commission spéciale, instituée par un décret et composée de neuf membres, suivant les formes et conditions réglées par la loi du 29 mai 1845, relative au rachat des actions de jouissance des canaux.

Art. 11. — Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et le Gouvernement entrera en jouissance pleine et entière des terrains concédés et des ouvrages exécutés.

La déchéance ne serait pas encourue, et les dispositions de cet article ne seraient pas applicables si la compagnie n'avait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatée.

TITRE IV.

CONCESSION TEMPORAIRE D'UNE PARTIE DU DOMAINE PUBLIC MARITIME. — CONDITIONS ET TARIF DES PERCEPTIONS AUTORISÉES.

Art. 12. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde :

1° La jouissance, pendant la durée entière de la concession, des ouvrages du port, jetées, quais et dépendances;

2° Le droit exclusif à l'accostage des quais construits sur les jetées de l'ouest et du large;

3° La perception, conformément aux tarifs annexés au présent cahier des charges, de droits pour le débarquement ou l'embarquement des marchandises autres que celles en provenance ou à destination de la compagnie, ainsi que des droits de magasinage ou entrepôt de ces marchandises sur les quais et terre-pleins.

Le tarif des droits dont la perception est autorisée pourra être revisé une première fois à l'expiration des quinze premières années de la concession, et ensuite au terme de chaque période successive de quinze autres années.

La révision sera homologuée par un décret rendu en Conseil d'État, après enquête et instruction conforme à celle qui aura précédé l'approbation du tarif initial.

TITRE V.

STIPULATIONS DIVERSES.

Art. 13. — Le port sera ouvert à tous les bâtiments, de quelque nature qu'ils soient, que les gros temps conduiraient à s'y réfugier, sans qu'ils puissent être assujettis, au profit de la compagnie, à aucun droit quelconque d'entrée, de tonnage ou d'ancrage.

Ces navires n'auront pas droit d'occuper une place à quai. Ils devront reprendre la mer dès que l'ordre en sera donné par l'officier de port.

Art. 14. — Seront affranchies de toute redevance les opérations que les services de la guerre ou de la marine auront à faire dans le port, telles que embarquement ou débarquement de troupes, de matériel, d'apparaux, de denrées de ravitaillement, etc.

Art. 15. — Les bateaux de pêche français pourront débarquer leurs poissons frais en payant une redevance exceptionnellement fixée à $0^{f},10$ par 100 kilogrammes.

Art. 16. — Le stationnement de tous les bateaux et navires étrangers au service de la compagnie, le débarquement ou l'embarquement des passagers ou des marchandises devront avoir lieu sans porter aucun trouble ni obstacle aux navires affectés au service de la compagnie, à leur marche et évolution pour entrer dans le port et pour venir à l'accostage des quais qui leur sont réservés.

Art. 17. — Le Gouvernement se réserve formellement le droit de faire établir sur les parties du domaine public concédées les travaux défensifs qui seraient jugés utiles par les administrations de la guerre ou de la marine, sans que la compagnie soit admise à réclamer aucune indemnité.

Art. 18. — L'État prend à sa charge les dépenses relatives :

1° Sur la jetée : à l'entretien et à l'allumage du fanal;

2° Dans le port : à la fourniture et à la mise en place des corps-morts ou autres appareils qu'il serait jugé nécessaire d'établir pour la sûreté des navires en relâche;

3° Sur le terre-plein du quai : à l'établissement de logements ou bureaux pour les officiers ou maîtres de port, pour le service télégraphique et pour celui des douanes.

Art. 19. — La compagnie sera tenue d'établir une voie d'accès depuis le débouché des vallées de l'Oued-Ahmed et de l'Oued-Bou-Kourdan, dans les dépendances du domaine du port, jusqu'aux quais et jetées mis à la disposition du public.

Art. 20. — Les agents et gardes que la compagnie concessionnaire établira elle-même pour la surveillance et la police du port et de ses dépendances seront placés sous les ordres des officiers ou maîtres de port. Ils pourront être assermentés et seront, dans ces cas, assimilés aux gardes-canaux.

Art. 21. — La compagnie fait élection de domicile à son siége social, à Paris, rue Neuve-des-Capucines, n° 13.

Art. 22. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent

cahier des charges seront jugées par le conseil de préfecture de la Seine, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 23. — Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe de 3 francs.

Vu pour être annexé au décret du 14 juin 1876.

Pour le ministre de l'intérieur :
Le Conseiller d'Etat,
Directeur du service de l'Algérie,
Signé Ducros.

TAXE DES MARCHANDISES EN GÉNÉRAL.

Les prix à percevoir par tonne, pour accostage des jetées ou des quais à l'embarquement ou au débarquement, sont fixés comme suit :

Marchandises de la première série.	5f,00
Marchandises de la seconde série.	4 ,50
Marchandises de la troisième série.	4 ,00

Les marchandises auront pour stationner sur les quais et terre-pleins dix jours francs, après lesquels les prix à percevoir par tonne et par jour sont fixés comme suit :

Première série.	0f,20
Seconde série.	0 ,15
Troisième série	0 ,10

ANIMAUX.

Les prix à percevoir par tête pour accostage des jetées ou des quais à l'embarquement ou au débarquement sont fixés comme suit, quelle que soit leur provenance ou leur destination.

Chevaux et mulets.	6f,00
Anes.	2 ,00
Bœufs.	3 ,00
Veaux.	1 ,50
Porcs.	1 ,00
Moutons et chèvres.	0 ,50

(Pour la classification générale des marchandises, voir le *Bulletin des lois*, n° 307, du 16 août 1876.)

(N° 164)

[14 juin 1876.]

Rapport suivi d'un décret qui modifie le règlement d'administration publique du 27 décembre 1858, relatif aux rues de Paris.

RAPPORT A M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE.

Monsieur le Président,

Aux termes de l'article 2 du décret-loi du 26 mars 1852, sur les rues de Paris, dans tout projet d'expropriation pour l'élargissement, le redressement ou la formation des rues, l'administration a la faculté de comprendre la totalité des immeubles atteints, lorsqu'elle juge que les parties restantes ne sont pas d'une étendue ou d'une forme qui permette d'y élever des constructions salubres. Elle peut pareillement comprendre, dans l'expropriation, des immeubles en dehors des alignements, lorsque leur acquisition est nécessaire pour la suppression d'anciennes voies publiques jugées inutiles. Les parcelles de terrain acquises en dehors des alignements et non susceptibles de recevoir des constructions salubres doivent être réunies aux propriétés contiguës, soit à l'amiable, soit par l'expropriation des dites propriétés.

L'exercice de ces droits, conféré dans l'intérêt de la salubrité à l'administration municipale de Paris et des autres villes auxquelles l'article 2 du décret du 26 mars 1852 a été déclaré applicable conformément à l'article 9, est réglementé par un décret du 27 décembre 1858, de manière à en prévenir l'abus.

Ce dernier décret, portant règlement d'administration publique, autorise deux modes de procéder différents, dont le premier ne donne pas les mêmes garanties que le second.

D'après l'article 1er, lorsque l'administration municipale, après avoir obtenu la déclaration d'utilité publique de l'élargissement, du redressement ou de l'ouverture d'une rue, croit devoir comprendre dans le projet d'expropriation des parcelles situées en dehors des alignements, elle doit désigner ces parcelles sur le plan soumis à l'enquête prescrite par le titre II de la loi du 3 mai 1841, et mentionner son intention de les exproprier dans l'avertissement ordonné par l'article 6 de la même loi. A l'expiration des huit jours qui suivent cet avertissement, si les propriétaires intéressés ont déclaré sur le procès-verbal d'enquête s'opposer à l'expropriation, elle ne peut avoir lieu qu'après avoir été autorisée par

un décret spécial rendu en Conseil d'État. S'ils ont gardé le silence, l'arrêté pris par le préfet, en exécution de l'article 12 de la loi du 3 mai 1841, suffit pour autoriser l'expropriation.

C'est ce mode de procéder qui a été constamment mis en pratique à Paris depuis 1858.

Une seconde procédure est organisée par l'article 3 du règlement d'administration publique du 27 décembre 1858. Si l'administration le juge préférable, il est statué par une seule et même décision du Chef de l'État, tant sur l'utilité publique de l'élargissement, du redressement ou de la formation des rues que sur l'autorisation d'exproprier les parcelles situées en dehors des alignements. Une instruction spéciale est faite à cet égard. Les parcelles doivent être indiquées sur le plan soumis à l'enquête, en exécution du titre I[er] de la loi du 3 mai 1841 et de l'ordonnance royale du 23 août 1835. Mention est faite du projet de l'administration dans l'avertissement donné conformément à l'article 5 de ladite ordonnance, et les oppositions des propriétaires intéressés sont consignées au registre de l'enquête.

Ce système est assez fréquemment suivi pour les travaux de voirie exécutés dans les villes, autres que Paris, auxquelles le décret du 26 mars 1852 a été déclaré applicable.

Il a été objecté que la première procédure n'offre pas de garanties suffisantes, en ce qu'elle admet l'expropriation sans un décret qui l'autorise spécialement.

Je reconnais que, si le premier système admis par le décret du 27 décembre 1858 permet d'accomplir plus rapidement les opérations nécessaires d'expropriation des parcelles qui sont considérées comme impropres à recevoir des constructions salubres, il est moins conforme aux principes que la procédure organisée par l'article 3. Il s'agit là, en effet, d'un cas d'expropriation pour cause de salubrité publique, qui doit être soumis à l'appréciation du Chef de l'État comme les expropriations nécessaires pour la facilité de la circulation. D'autre part, les propriétaires peuvent, dans certains cas, ne pas se rendre compte qu'ils ont le droit de former opposition à cette expropriation accessoire.

Dès lors, il me semblerait opportun de décider que désormais l'application de l'article 2 du décret du 26 mars 1852 ne sera autorisée, même en l'absence d'opposition, que par un décret rendu en Conseil d'État, lorsque la décision qui a déclaré les travaux d'utilité publique n'a pas statué, en même temps, sur cette application. Une modification du règlement de 1858 dans ce sens compléterait les garanties dues à la propriété.

Le Conseil d'État appelé à examiner la question, ayant partagé ma manière de voir, a récemment adopté un projet de décret qui la consacre et que j'ai l'honneur de soumettre à votre sanction.

Agréez, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé E. DE MARCÈRE.

DÉCRET.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu le décret du 26 mars 1852, relatif aux rues de Paris, notamment l'article 2;

Celui du 27 décembre 1858, portant règlement d'administration publique pour l'exécution du dit décret;

La loi du 3 mai 1841;

L'ordonnance royale du 23 août 1835;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Lorsqu'il y aura lieu de procéder à l'ouverture, au redressement ou à l'élargissement d'une rue à Paris ou dans une des villes auxquelles l'article 2 du décret du 26 mars 1852 aura été déclaré applicable, et qu'il paraîtra nécessaire de comprendre dans l'expropriation, en conformité du dit article, des parties d'immeubles situées en dehors des alignements, ces parcelles seront désignées sur le plan soumis à l'enquête prescrite par le titre Ier, article 2, de la loi du 3 mai 1841, et mention en sera faite dans l'avertissement publié en vertu de l'article 3 de l'ordonnance royale du 23 août 1835. Il sera statué sur l'autorisation d'acquérir les dites parcelles par le décret qui déclarera d'utilité publique l'opération de voirie projetée.

Art. 2. — Si, postérieurement au décret portant déclaration d'utilité publique, l'administration reconnaît la nécessité d'acquérir des parties d'immeubles situées en dehors des alignements, ces parcelles seront indiquées sur le plan soumis à l'enquête prescrite par le titre II de la loi du 3 mai 1841; il en sera fait mention dans l'avertissement donné conformément à l'article 6 de la dite loi, et l'expropriation n'en pourra être autorisée, même en l'absence d'opposition, que par un décret rendu en Conseil d'État.

Art. 3. — La disposition qui précède ne fait pas obstacle à ce que le préfet statue, conformément aux articles 11 et 12 de la loi

du 3 mai 1841, aussitôt après l'accomplissement des formalités prescrites par le titre II de la dite loi, à l'égard de toutes les autres propriétés comprises dans l'expropriation.

Art. 4. — Les articles 1, 2 et 3 du décret du 27 décembre 1858 sont rapportés.

Art. 5. — Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Versailles, le 14 juin 1876.

Signé M[al] DE MAC-MAHON.

Le Ministre de l'intérieur,
Signé E. DE MARCÈRE.

(N° 165)

[16 juin 1876.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE BELGE, PAR LILLE.

	fr. c.
Projet d'établissement d'une troisième voie de garage sur le côté gauche de la gare de Seclin, présenté le 24 juillet 1875, avec un détail estimatif montant à.	16.800,00
Projet de construction d'une maison de garde au passage à niveau de la rue Militaire, de Saint-Sauveur à Lille, présenté le 24 juillet 1875, avec un détail estimatif montant à.	2.800,00
Projet d'établissement d'une grue à pierres et d'une nouvelle voie à la gare d'Albert, présenté le 24 juillet 1875, avec un détail estimatif montant à.	20.720,00
Projet d'un bâtiment pour le sable destiné aux locomotives dans la gare de Fives, présenté le 8 janvier 1876, avec un détail estimatif montant à.	9.520,00
Projet d'établissement d'un puits à la station de Carvin, présenté le 8 janvier 1876, avec un détail estimatif montant à.	1.848,00
Projet d'empierrement de la cour de la station de Croix-Wasquehal, présenté le 8 janvier 1876, avec un détail estimatif montant à.	2.576,00
A reporter.	34.244,00

	fr. c.
Report.	34.244,00

LIGNE DE LILLE A CALAIS ET A DUNKERQUE.

Projet de détournement de cette ligne aux abords de Lille, des installations à faire dans la station de la Madeleine et de construction de maisons de garde, de six passages à niveau, présentés avec détail estimatif montant à.	35.918,40

LIGNE DE LILLE A CALAIS ET A DUNKERQUE ET D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet de remplacement de plaques tournantes aux stations de Saint-Pierre-lès-Calais et d'Abbeville, présenté le 2 octobre 1875, avec détail estimatif montant à.	2.464,00

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet d'établissement d'une voie spéciale avec plaque tournante à la station de Pont-Remy, présenté le 2 octobre 1875, avec détail estimatif montant à.	7.168,00
Projet d'établissement d'une voie et d'une plaque tournante à la station d'Hangest, présenté le 2 octobre 1875, avec détail estimatif montant à.	6.832,00
Projet d'installation d'une grue roulante dans la station de Longpré, présenté le 2 octobre 1875, avec détail estimatif montant à.	8.832,00
Projet d'établissement d'un trottoir le long de la halle aux marchandises de la gare de Boulogne, présenté le 2 octobre 1875, avec détail estimatif montant à.	1.456,00
Projet de nouvelles installations à la gare de Longpré, présenté le 24 juillet 1875, avec détail estimatif montant à.	1.198,40

LIGNE DE DOUAI A QUIÉVRAIN.

Projet d'établissement à la station de Blanc-Misseron d'une pompe mue par locomobile, présenté le 2 octobre 1875, avec détail estimatif montant à.	10.304,00
Projet d'établissement de portiques sur les quais à voyageur de la gare de Somain présenté le 2 octobre 1875, avec détail estimatif montant à.	38.080,00
Projet d'agrandissement du bâtiment des voyageurs de la station de Montigny, présenté le 8 janvier 1876, avec un détail estimatif montant à.	3.360,00

LIGNE DE PARIS A CREIL, PAR PONTOISE.

Projet d'établissement d'une passerelle près de la station de l'Isle-Adam, présenté le 28 octobre 1875, avec détail estimatif mon-

A reporter.	149.876,80

	fr. c.
Report.	149,876,80
tant à.	2.832,00
Projet d'établissement de sept plaques tournantes de $4^{m},20$ de diamètre à la gare de la Chapelle, présenté le 2 octobre 1875, avec détail estimatif montant à.	27.115,20
Projet d'établissement de cinq jonctions de voie à la sortie de la gare de la Chapelle, présenté le 2 octobre 1875, avec détail estimatif montant à.	17.920,00
Projet de réservoirs et prises d'eau pour secours en cas d'incendie à établir dans la gare de la Chapelle, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	22.400,00
LIGNE DE PARIS A CREIL, PAR CHANTILLY.	
Projet d'une marquise destinée à abriter la sortie des voyageurs du côté de la cour à la gare de Chantilly, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	3.505,60
LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.	
Projet de remplacement de deux plaques tournantes dans la station d'Hénin-Liétard, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	2.464,00
Projet de pose de deux plaques et d'une jonction de voies à la station d'Aire, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à	13.440,00
LIGNE DE CREIL A BEAUVAIS.	
Projet de remplacement de deux plaques tournantes à la station de Cirès-lès-Mello, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	2.464,00
Projet d'installation d'une grue roulante à la station de Hermes, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à. .	10.080,00
LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.	
Projet de remplacement d'un compteur à gaz et de diverses installations pour le service de l'éclairage à la gare de Saint-Quentin, présenté le 2 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à.	2.464,00
LIGNE DE PARIS A CREIL, PAR PONTOISE; DE PARIS A CREIL, PAR CHANTILLY, ET DE TERGNIER A LAON.	
Projet de remplacement de plaques tournantes dans les gares de la Chapelle, Enghien, Goussainville et la Fère, présenté le 2 octobre 1875, avec détail estimatif montant à.	6.160,00
Ensemble.	3.955,284,80

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 60 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 22 mai 1869, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées au dit compte.

Art. 2. — La locomobile, de la force de trois chevaux, à installer dans la station de Blanc-Misseron (ligne de Douai à Quiévrain) pour la mise en mouvement d'une nouvelle pompe, sera considérée comme une machine fixe ayant le caractère d'un immeuble par destination.

(N° 166)

[16 juin 1876.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie du chemin de fer d'Orléans.

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son nouveau réseau par la compagnie du chemin de fer d'Orléans, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE MONTAUBAN A RODEZ.

	francs.
Projet de consolidation du pont des Issards, présenté le 22 juillet 1875, avec un détail estimatif montant à.	44.800

LIGNE DE TOULOUSE A LEXOS.

Projet d'agrandissement de la halle aux marchandises et de construction d'un quai découvert à la gare de Gaillac, présenté le 24 février 1875, avec un détail estimatif montant à.	31.360
Ensemble.	76.160

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 22 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 26 juillet 1868, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées au dit compte.

(N° 167)

[16 juin 1876.]

Décret qui autorise la compagnie du chemin de fer de Marmande à Angoulême à se servir, pour l'établissement de ses voies de circulation, de rails en acier du poids de 29 kilog. par mètre courant.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la loi du 2 décembre 1875, qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Marmande à Angoulême et approuve la convention passée, le même jour, avec le baron *de Montour*, le comte *de Leusse* et le baron *de Bonnemains*, pour la concession de ce chemin;

Vu la convention et le cahier des charges annexés à cette loi, et notamment l'article 19 du cahier des charges, qui est ainsi conçu:

« Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

« Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre « courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur « des traverses, et de 30 kilogrammes dans le cas où ils seraient « posés sur longrines; »

Vu la demande présentée, le 27 mars 1876, par la compagnie concessionnaire du chemin de fer, à l'effet d'obtenir l'autorisation d'employer, pour l'établissement de ses voies de circulation, des rails en acier du poids de 28 à 30 kilogrammes, par dérogation aux dispositions de l'article 19 de son cahier des charges;

Vu le rapport des ingénieurs du contrôle, des 15 et 18 avril 1876;

Vu l'avis du conseil des ponts et chaussés (deuxième section), du 6 mai 1876;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — La compagnie concessionnaire du chemin de fer de Marmande à Angoulême est autorisée à se servir, pour l'établissement de ses voies de circulation, de rails en acier du poids de 29 kilogrammes par mètre courant, au lieu de rails en fer du poids de 35 kilogrammes dont l'emploi lui a été prescrit par l'article 19 du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 168)

[27 juin 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'ouverture d'une avenue dite Avenue de l'Opéra *et l'exécution de plusieurs autres opérations de voirie dans la ville de Paris.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu la délibération du conseil municipal de Paris en date du 8 juin 1876;

Le plan des lieux;

Les procès-verbaux des enquêtes auxquelles il a été procédé dans les premier et deuxième arrondissements;

Les propositions du préfet de la Seine et les autres pièces de l'affaire;

Les lois des 16 septembre 1807 et 3 mai 1841;

L'ordonnance royale du 23 août 1835;

Le décret-loi du 26 mars 1852 et le décret réglementaire du 27 décembre 1858;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique, dans la ville de Paris:

1° L'ouverture d'une avenue de 30 mètres de largeur, dite *Avenue de l'Opéra*, entre la place du Théâtre-Français et la rue Louis-le-Grand;

2° La suppression des rues de l'Évêque, des Orties, des Moineaux, du Clos-Georgeau et d'une partie de la rue des Moulins;

3° L'élargissement et le nivellement de la rue d'Argenteuil, depuis la rue Saint-Roch jusqu'à la rue de l'Échelle et à l'angle de la rue Saint-Honoré;

4° Le nivellement et l'élargissement des rues Sainte-Anne et Fontaine-Molière, aux abords de la place du Théâtre-Français;

Le tout conformément aux alignements déterminés par les lisérés verts et suivant les cotes de nivellement inscrites en rouge sur le plan ci-annexé.

En conséquence, le préfet de la Seine, agissant au nom de la ville de Paris, est autorisé à acquérir, soit à l'amiable, soit, s'il y

a lieu, par voie d'expropriation, conformément aux dispositions combinées de la loi du 3 mai 1841 et du décret du 26 mars 1852, les immeubles ou portions d'immeubles figurés par des teintes jaune et brique sur le même plan, et tels qu'ils sont désignés dans la légende du dit plan.

La dépense de ces acquisitions et des travaux de viabilité et d'assainissement qui s'y rattachent sera acquittée au moyen d'un prélèvement de 45 millions de francs sur l'emprunt de 120 millions que la ville de Paris a été autorisée à contracter par la loi du 27 juin 1876.

Art. 2. — Le ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 169)

[28 juin 1876.]

Décret qui approuve des travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 1er. — Sont aprouvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément au projet suivant :

Projet d'agrandissement de la gare de Grenoble, présenté le 4 mai 1875, avec un détail estimatif montant à 0.090.000 francs, et réduit ensuite à 872.000 fr., pour la part afférente à l'ancien réseau, conformément à la lettre sus visée du 24 janvier 1876.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément aux conventions susmentionnées, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées au dit compte.

Art. 2. — Il est pris note de l'engagement contracté par la compagnie, dans sa lettre susvisée du 30 août 1875, de soumettre ultérieurement à l'approbation de l'administration supérieure des propositions complémentaires pour l'installation d'un buffet à la gare de Grenoble.

(N° 170)

[28 juin 1876.]

Décret qui substitue la compagnie anonyme des tramways de Sèvres à Versailles dans tous les droits et charges résultant pour le sieur Gibiat *des décrets relatifs à la concession de la voie ferrée de Sèvres à Versailles.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 28 avril 1855, portant concession au sieur *Tardieu* de la voie ferrée à traction de chevaux de Sèvres à Versailles; ensemble le cahier des charges y annexé;

Vu le décret du 19 mars 1862 substituant le sieur *Gibiat* (*Charles-Eugène*) dans tous les droits et charges qui résultaient pour le sieur *Tardieu* du décret de concession;

Vu les décrets du 6 février 1864 et 19 septembre 1874, portant modication du cahier des charges de la concession;

Vu la demande du sieur *Gibiat*, en date du 19 novembre 1875, tendant à obtenir que la compagnie anonyme dites *des tramways de Sèvres à Versailles* lui soit substituée;

Vu la demande de la société anonyme dite *Compagnie des tramways de Sèvres à Versailles*, en date du même jour et tendant aux mêmes fins;

Vu les statuts de la dite compagnie, dressés par acte devant Mᵉ *Lavoigniat* et son collègue, notaires à Paris, le 16 octobre 1875, et modifiés le 10 novembre suivant;

Vu les rapports des ingénieurs, du 22 avril 1876;

Vu l'avis du préfet de Seine-et-Oise, du 28 avril 1876;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La société anonyme dite *Compagnie des tramways de Sèvres à Versailles* est substituée dans tous les droits et charges résultant pour le sieur *Gibiat* (*Charles-Eugène*) des décrets susvisés relatifs à la concession de la voie ferrée à traction de chevaux de Sèvres à Versailles.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 171)

[30 juin 1876.]

Décret qui institue auprès du gouverneur général de l'Algérie un directeur de l'intérieur, un directeur des travaux publics et un directeur des finances.

Le Président de la République française,

Vu l'arrêté du chef du pouvoir exécutif en date du 29 mars 1871, qui rétablit les fonctions de gouverneur général en Algérie et qui place auprès du gouverneur général un directeur général des affaires civiles et financières;

Considérant qu'il importe d'assurer aux différentes branches de l'administration publique en Algérie une organisation et des moyens d'action en rapport avec le développement de la colonisation;

Sur le rapport des ministres de l'intérieur, des travaux publics et des finances, d'après les propositions du gouverneur général civil de l'Algérie;

Décrète :

Art. 1er. — Il est institué auprès du gouverneur général de l'Algérie :

Un directeur de l'intérieur,

Un directeur des travaux publics,

Un directeur des finances.

Art. 2. — Le directeur de l'intérieur, le directeur des travaux publics et le directeur des finances du gouvernement général de l'Algérie sont nommés par le président de la République.

Ils sont placés sous l'autorité du directeur général des affaires civiles et financières, qui assure l'exécution des ordres du gouverneur général et le supplée en cas d'absence ou d'empêchement, pour l'expédition des affaires civiles.

Art. 3. — Le directeur des travaux publics est choisi parmi les membres du corps des ponts et chaussées mis à la disposition du gouverneur général de l'Algérie.

Le directeur des finances est pris parmi les fonctionnaires supérieurs du ministère des finances que désigne le ministre des finances.

Art. 4. — Les attributions du directeur de l'intérieur, du directeur des travaux publics et du directeur des finances sont fixées par arrêté du gouverneur général.

Art. 5. — En cas d'absence ou d'empêchement du directeur de l'intérieur, du directeur des travaux publics ou du directeur des finances, il est pourvu à leur remplacement momentané par le gouverneur général.

Art. 6. — Les ministres de l'intérieur, des travaux publics et des finances, et le gouverneur général civil de l'Algérie, sont chargés de l'exécution du présent décret.

(N° 172)

[5 juillet 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une voie ferrée à traction de chevaux destinée à raccorder la ligne de Suresnes à la place de l'Etoile avec celle de Neuilly à Saint-Augustin.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret du 9 août 1873 (*), qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans Paris et sa banlieue et qui concède les dites voies ferrées au département de la Seine, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au dit décret;

Vu l'avant-projet présenté pour le raccordement de la ligne de Suresnes à la place de l'Étoile avec celle de Neuilly à Saint-Augustin;

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur cet avant-projet, en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Vu notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 7 juillet 1875;

Vu les délibérations des conseils municipaux de Levallois-Perret et de Neuilly, en date des 13 août et 10 septembre 1875;

Vu la délibération du conseil général de la Seine, du 9 novembre 1875;

Vu les rapports des ingénieurs, des 18-21 mai 1875 et 29 novembre et 2 décembre 1875;

Vu la lettre, en date du 4 janvier 1876, par laquelle le préfet de la Seine demande, conformément à la délibération susmentionnée du conseil général, la concession au département de la Seine, comme annexe de son réseau actuel de tramways, de la ligne

---

(*) *Annales* 1874, p. 303.

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1875.

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	Ire SECTION (SERVICE ORDINAIRE).	
	CHAPITRE IV.	
	PERSONNEL DES CONDUCTEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES.	fr. c.
Deux-Sèvres. .	Frais de visite de machines à vapeur.	56,00
	CHAPITRE XI.	
	ROUTES ET PONTS. (Travaux ordinaires.)	
Calvados.. . . .	Rescindement d'une maison située sur la route nationale, n° 180, dans la traverse de la commune de la Rivière-Saint-Sauveur.	600,00
Loir-et-Cher. . .	Rescindement de la maison *Rousseau*, à Blois (route nationale, n° 157).	2.500,00
Pyrénées (Hautes-).	Entretien de la route nationale, n° 21 (embranchement de Cauterets).	1.000,00
Seine-et-Oise. .	Arrosage des routes nationales, nos 10 et 185, dans la traverse de Versailles.	1.705,21
	Total.	5.805,21
	CHAPITRE XII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES. (Travaux ordinaires.)	
Tarn.	Entretien des barrages de Pouille et de Montans-sur-le-Tarn.	2.415,00
	CHAPITRE XIII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — CANAUX. (Travaux ordinaires.)	
Nord.	Entretien du chemin de halage des canaux du département du Nord.	9.311,65
Somme.	Entretien du barrage supérieur du canal de la Somme.	811,39
	Total.	10.123,04
	CHAPITRE XIV.	
	PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX. (Travaux ordinaires.)	
Pas-de-Calais. .	Entretien du boulevard Daunou, à Boulogne. . .	751,21

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	IIe SECTION. (TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.)	
	CHAPITRE XXXIV. AMÉLIORATION DES RIVIÈRES.	fr. c.
Mayenne.....	Construction du quai Béatrix, sur la Mayenne..	3.000,00
Nord.......	Indemnités relatives à l'exécution de travaux de dérivation de la Lys.............	26.438,08
	Total............	29.438,08

RÉCAPITULATION.

		Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.	fr. c.
CHAP.	IV.	Personnel des conducteurs des ponts et chaussées.........................	56,00
—	XI.	Routes et ponts. (Travaux ordinaires.).......	5.805,24
—	XII.	Navigation intérieure. — Rivières. (Travaux ordinaires.)......................	2.415,00
—	XIII.	Navigation intérieure. — Canaux. (Travaux ordinaires.)......................	10.123,04
—	XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux. (Travaux ordinaires.)......................	751,24
		IIe SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.	
CHAP.	XXXIV.	Amélioration des rivières.............	29.438,08
		Total général........	48.588,60

(N° 184)

[12 juillet 1876.]

Décret portant répartition de la somme de 180.000 *francs formant le complément de la neuvième annuité de la subvention de* 100 *millions de francs accordés, en vertu de la loi du* 11 *juillet* 1868, *pour l'achèvement des chemins vicinaux.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu l'article 2, § 2, de la loi du 11 juillet 1868;

La section de l'intérieur, justice, instruction publique, cultes et beaux-arts du Conseil d'État entendue,

État des sommes versées dans les caisses du trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1875.

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	Ire SECTION (SERVICE ORDINAIRE).	
	CHAPITRE IV.	
	PERSONNEL DES CONDUCTEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES.	fr. c.
Deux-Sèvres. .	Frais de visite de machines à vapeur.	56,00
	CHAPITRE XI.	
	ROUTES ET PONTS. (Travaux ordinaires.)	
Calvados.	Rescindement d'une maison située sur la route nationale, n° 180, dans la traverse de la commune de la Rivière-Saint-Sauveur.	600,00
Loir-et-Cher. . .	Rescindement de la maison *Rousseau*, à Blois (route nationale, n° 157).	2.500,00
Pyrénées (Hautes-).	Entretien de la route nationale, n° 21 (embranchement de Cauterets).	1.000,00
Seine-et-Oise. .	Arrosage des routes nationales, nos 10 et 185, dans la traverse de Versailles.	1.705,24
	Total.	5.805,24
	CHAPITRE XII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES. (Travaux ordinaires.)	
Tarn.	Entretien des barrages de Pouille et de Montans-sur-le-Tarn.	2.415,00
	CHAPITRE XIII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — CANAUX. (Travaux ordinaires.)	
Nord.	Entretien du chemin de halage des canaux du département du Nord.	9.311,65
Somme.	Entretien du barrage supérieur du canal de la Somme.	811,39
	Total.	10.123,04
	CHAPITRE XIV.	
	PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX. (Travaux ordinaires.)	
Pas-de-Calais. .	Entretien du boulevard Daunou, à Boulogne. . .	751,24

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	IIe SECTION. (TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.)	
	CHAPITRE XXXIV. AMÉLIORATION DES RIVIÈRES.	fr. c.
Mayenne.....	Construction du quai Béatrix, sur la Mayenne. .	3.000,00
Nord.......	Indemnités relatives à l'exécution de travaux de dérivation de la Lys.	26.438,08
	Total.	29.438,08

RÉCAPITULATION.

	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.	fr. c.
CHAP. IV.	Personnel des conducteurs des ponts et chaussées.	56,00
— XI.	Routes et ponts. (Travaux ordinaires.).	5.805,24
— XII.	Navigation intérieure. — Rivières. (Travaux ordinaires.).	2.415,00
— XIII.	Navigation intérieure. — Canaux. (Travaux ordinaires.).	10.123,04
— XIV.	Ports maritimes, phares et fanaux. (Travaux ordinaires.).	751,24
	IIe SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.	
CHAP. XXXIV.	Amélioration des rivières.	29.438,08
	Total général.	48.588,60

(N° 184)

[12 juillet 1876.]

Décret portant répartition de la somme de 180.000 *francs formant le complément de la neuvième annuité de la subvention de* 100 *millions de francs accordés, en vertu de la loi du* 11 *juillet* 1868, *pour l'achèvement des chemins vicinaux.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Vu l'article 2, § 2, de la loi du 11 juillet 1868;

La section de l'intérieur, justice, instruction publique, cultes et beaux-arts du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art 1er. — Une somme de 180.000 francs, formant le complément de la neuvième annuité des subventions accordées par la loi du 11 juillet 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires, est répartie, pour l'exercice 1877, conformément à l'état annexé au présent décret.

État annexé au décret du 12 juillet 1876.

Tableau de la répartition de la somme de 180.000 francs, formant le complément de la neuvième annuité de la subvention de 100 millions accordée par la loi du 11 juillet 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.

DÉPARTEMENTS. 1	SOMME ALLOUÉE à chaque département. 2	OBSERVATIONS. 3
	francs.	
Alpes (Basses-)	8.000	
Alpes (Hautes-)	20.000	
Ardèche	5.000	
Ariége	8.500	
Belfort (territoire de)	5.000	
Corse	10.500	
Indre	8.000	
Landes	10.000	
Loire (Haute-)	10.000	
Lozère	10.000	
Vienne (Haute-)	3.000	
Réserve	82.000	
Total	180.000	

(N° 185)

[13 juillet 1876.]

Décret portant répartition de la neuvième annuité des subventions et des avances accordées, en vertu des lois des 11 juillet 1868 et 25 juillet 1873, pour l'achèvement des chemins vicinaux.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre de l'intérieur ;
Vu les lois des 11 juillet 1868 et 25 juillet 1873 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La somme de 4.675.612f,84 représentant, sauf les prélèvements ci-après, la neuvième annuité de la subvention accordée pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires (4.885.612f,84), est répartie, pour l'exercice 1877, conformément à l'état n° 1 annexé au présent décret.

La somme de 180.000 francs est réservée pour être distribuée conformément à l'article 2, § 2, de la loi du 11 juillet 1868 ; celle de 30.000 francs, formant le complément de la subvention, est affectée au payement des anciens agents voyers de l'Alsace-Lorraine.

Art. 2. — Une somme de 750.000 francs, formant la neuvième annuité de la subvention accordée par les lois précitées pour l'achèvement des chemins vicinaux d'intérêt commun, est répartie, pour l'exercice 1877, conformément à l'état n° 2 annexé au présent décret.

Art. 3. — La somme de 200 millions de francs que la caisse des chemins vicinaux est autorisée à prêter aux communes et aux départements pour l'achèvement de leurs chemins vicinaux est répartie entre les départements conformément à l'état n° 3 ci-annexé.

Art. 4. — Les ministres secrétaires d'État aux départements de l'intérieur et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

État n° 1 annexé au décret du 13 juillet 1876.

CHEMINS VICINAUX ORDINAIRES.

Répartition d'une somme de 4.675.612f,84.

(Exécution des articles 1 et 2 de la loi du 11 juillet 1868 et de la loi du 25 juillet 1873.)

DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2	DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2
	francs.		francs.
Ain	54.315,00	Report	2.494.025,84
Aisne	67.238,00	Loiret	28.361,00
Allier	19.163,00	Lot	59.286,00
Alpes (Basses-)	80 553,00	Lot-et-Garonne	71.804,00
Alpes (Hautes-)	70.570,00	Lozère	107 585,00
Alpes-Maritimes	49.534,00	Maine-et-Loire	43.462,00
Ardèche	48.659,00	Manche	47.112,00
Ardennes	34.095,00	Marne	56.968,00
Ariége	80.897,00	Marne (Haute-)	58.029,00
Aube	44.650,00	Mayenne	36 324,00
Aude	48.299,00	Meurthe-et-Moselle	15.290,00
Aveyron	25.778,00	Meuse	41.231,00
Bouches-du-Rhône	30.088,00	Morbihan	8.657,00
Calvados	70.979,00	Nièvre	54.998,00
Cantal	79.785,00	Nord	108.692,00
Charente	57.997,00	Oise	47.201,00
Charente-Inférieure	37.614,00	Orne	70.817,00
Cher	82.437,00	Pas-de-Calais	112,004,00
Corrèze	82.592,00	Puy-de-Dôme	»
Corse	186.224,00	Pyrénées (Basses-)	74.111,00
Côte-d'Or	40.618,00	Pyrénées (Hautes-)	67.821,00
Côtes-du-Nord	19.689,00	Pyrénées-Orientales	58.767,00
Creuse	56.946,00	Belfort (territoire de)	43.736,00
Dordogne	94.647,00	Rhône	53.881,00
Doubs	53.765,00	Saône (Haute-)	37.962,00
Drôme	68.332,00	Saône-et-Loire	43.002,00
Eure	14.683,84	Sarthe	41.123,00
Eure-et-Loir	55.136,00	Savoie	155.068,00
Finistère	32.703,00	Savoie (Haute-)	202 831,00
Gard	44.635,00	Seine	19.223,00
Garonne (Haute-)	48.496,00	Seine-Inférieure	19.547,00
Gers	24.395,00	Seine-et-Marne	24.905,00
Gironde	35.336,00	Seine-et-Oise	52.780,00
Hérault	85.232,00	Sèvres (Deux-)	21.162,00
Ille-et-Vilaine	44.215,00	Somme	37.949,00
Indre	78.898,00	Tarn	21.795,00
Indre-et-Loire	26.972,00	Tarn-et-Garonne	8.297,00
Isère	79.054,00	Var	31.150,00
Jura	36.707,00	Vaucluse	43.110,00
Landes	107.142,00	Vendée	4.497,00
Loir-et-Cher	27.111,00	Vienne	42.542,00
Loire	42.009,00	Vienne (Haute-)	40.254,00
Loire (Haute-)	45.834,00	Vosges	15.583,00
Loire-Inférieure	80.003,00	Yonne	52.670,00
A reporter	2.494.025,84	Total	4.675.612,84

État n° 2 annexé au décret du 13 juillet 1876.

CHEMINS VICINAUX D'INTÉRÊT COMMUN.

Répartition d'une somme de 750.000 francs.

(Exécution des articles 2 et 4 de la loi du 11 juillet 1868 et de la loi du 25 juillet 1873.)

DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2	DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2
	francs.		francs.
Ain	8.426	Report	481.189
Aisne	10.566	Loiret	3.237
Allier	28.059	Lot	8.273
Alpes (Basses-)	21.579	Lot-et-Garonne	3.112
Alpes (Hautes-)	5.384	Lozère	15.786
Alpes-Maritimes	11.814	Maine-et-Loire	7.417
Ardèche	10.837	Manche	5.226
Ardennes	3.602	Marne	5.163
Ariége	14.653	Marne (Haute-)	13.946
Aube	13.010	Mayenne	1.671
Aude	11.036	Meurthe-et-Moselle	2.652
Aveyron	10.524	Meuse	9.237
Bouches-du-Rhône	6.842	Morbihan	7.527
Calvados	15.822	Nièvre	14.032
Cantal	18.048	Nord	6.985
Charente	5.590	Oise	»
Charente-Inférieure	7.730	Orne	3.424
Cher	14.103	Pas-de-Calais	»
Corrèze	12.189	Puy-de-Dôme	34.856
Corse	67.013	Pyrénées (Basses-)	5.385
Côte-d'Or	4.084	Pyrenées (Hautes-)	3.758
Côtes-du-Nord	2.651	Pyrénées-Orientales	9.874
Creuse	21.093	Belfort (Territoire de)	2.838
Dordogne	6.776	Rhône	5.095
Doubs	»	Saône (Haute-)	7.560
Drôme	8.159	Saône-et-Loire	637
Eure	»	Sarthe	2.745
Eure-et-Loir	12.670	Savoie	12.422
Finistère	7.792	Savoie (Haute-)	1.845
Gard	1.936	Seine	»
Garonne (Haute-)	1.519	Seine-Inférieure	»
Gers	1.651	Seine-et-Marne	»
Gironde	9.320	Seine-et-Oise	4.887
Hérault	9.252	Sèvres (Deux-)	14.929
Ille-et-Vilaine	7.289	Somme	»
Indre	12.917	Tarn	18.779
Indre-et-Loire	838	Tarn-et-Garonne	1.976
Isère	7.889	Var	2.562
Jura	3.577	Vaucluse	1.934
Landes	11.809	Vendée	»
Loir-et-Cher	14.322	Vienne	13.042
Loire	13.106	Vienne (Haute-)	3.804
Loire (Haute-)	16.365	Vosges	8.473
Loire-Inférieure	9.347	Yonne	3.722
A reporter	481.189	Total	750.000

État n° 3 annexé au décret du 13 juillet 1876.

EMPRUNTS A LA CAISSE DES CHEMINS VICINAUX.

Répartition d'une somme de 200 millions.

(Exécution des articles 6 et 7 de la loi du 11 juillet 1868.)

DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20.000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.	DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20.000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.
1	2	3	1	2	3
	francs.	francs.		francs.	francs.
Ain	»	372.100	Gard	»	278.[illegible]
Aisne	»	2.707.400	Garonne (Haute-)	»	584.[illegible]
Allier	»	1.237.200	Gers	»	193.[illegible]
Alpes (Basses-)	1.400.000	184.200	Gironde	»	892.[illegible]
Alpes (Hautes-)	1.000.000	201.700	Hérault	»	3.029.900
Alpes-Maritimes	1.000.000	1.415.800	Ille-et-Vilaine	»	1.454.400
Ardèche	1.647.000	714.900	Indre	811.000	2.715.000
Ardennes	»	718.600	Indre-et-Loire	»	970.000
Ariége	1.850.000	1.016.400	Isère	»	3.533.680
Aube	»	1.057.900	Jura	»	633.400
Aude	»	587.500	Landes	3.380.500	1.878.600
Aveyron	»	208.400	Loir-et-Cher	»	1.255.800
Bouches-du-Rhône	»	645.600	Loire	»	1.600.200
Calvados	»	738.900	Loire (Haute-)	1.500.000	163.700
Cantal	3.350.000	697.400	Loire-Inférieure	»	10.590.000
Charente	»	1.660.400	Loiret	»	1.346.100
Charente-Inférieure	»	1.192.000	Lot	1.400.000	650.000
Cher	800.000	3.603.600	Lot-et-Garonne	»	3.419.300
Corrèze	1.500.000	686.100	Lozère	400.000	98.000
Corse	910.000	1.041.500	Maine-et-Loire	»	2.737.100
Côte-d'Or	»	130.100	Manche	»	1.420.900
Côtes-du-Nord	»	1.575.100	Marne	»	2.679.400
Creuse	1.370.000	267.000	Marne (Haute-)	»	1.670.000
Dordogne	»	5.726.500	Mayenne	»	1.360.500
Doubs	»	486.500	Meurthe-et-Moselle	»	815.700
Drôme	»	1.421.200	Meuse	»	220.700
Eure	»	198.700	Morbihan	»	834.900
Eure-et-Loir	»	3.540.000	Nièvre	»	1.927.100
Finistère	»	3.404.000	Nord	»	23.903.200

DÉPARTEMENTS.	MONTANT des emprunts que les départements dans lesquels le produit du centime est inférieur à 20.000 francs pourront contracter pour l'achèvement des chemins de grande et de moyenne communication.	MONTANT par département des sommes que les communes et, dans le cas prévu par l'article 7, le département, pourront emprunter à la caisse des chemins vicinaux pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.
1	2	3
	francs.	francs.
[illegible]	»	525.700
[illegible]	»	3.648.400
…-de-Calais	»	3.449.300
…-de-Dôme	»	1.861.800
…nées (Basses-)	1.245.000	692.600
…nées (Hautes-)	1.189.000	215.100
…nées-Orientales	350.000	148.300
…fort (territoire de)	»	10.000
…ône	»	1.549.000
…ône (Haute-)	»	752.100
…ône-et-Loire	»	2.820.000
…the	»	1.365.100
…oie	3.380.000	1.489.600
…oie (Haute-)	1.800.000	596.200
…ne	»	336.700
…ne-Inférieure	»	228.800
Seine-et-Marne	»	1.673.100
Seine-et-Oise	»	4.107.100
Sèvres (Deux-)	»	1.107.300
Somme	»	615.600
Tarn	»	195.500
Tarn-et-Garonne	»	307.800
Var	»	573.200
Vaucluse	»	660.400
Vendée	»	806.500
Vienne	»	4.190.800
Vienne (Haute-)	3.497.300	1.718.300
Vosges	»	1.501.800
Yonne	»	790.600
Réserve	»	18.040.000
Totaux	33.779.800	166.220.200

(N° 186)

[20 juillet 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une voie ferrée à traction de chevaux entre Villiers-le-Bel (Seine-et-Oise) et la station du même nom, sur la ligne de Paris à Creil, par Chantilly.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'une voie ferrée à traction de chevaux entre Villiers-le-Bel et la sta-

tion du même nom (ligne de Paris à Creil, par Chantilly), département de Seine-et-Oise, sur les chemins vicinaux de grande communication, nos 10 et 44, et sur le chemin vicinal ordinaire n° 3.

Art. 2. — Les sieurs *Bonnaterre* et *Coquerel* sont autorisés à établir et exploiter cette ligne à leurs risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges et suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, lesquels resteront annexés au présent décret.

Art. 3. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise devront être accomplies dans un délai de cinq ans, à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Les sieurs *Bonnaterre* et *Coquerel* sont autorisés à placer, à leurs risques et périls, sur les voies publiques ci-après désignées, dépendant de la petite voirie, une voie ferrée desservie par des chevaux, et à y établir un service de voyageurs et de marchandises.

Le tracé partira de la place de l'église du village de Villiers-le-Bel, suivra le chemin de grande communication n° 10 jusqu'à sa rencontre avec le chemin de grande communication n° 44, empruntera ce dernier jusqu'à sa rencontre avec le chemin vicinal n° 3, dit *chemin des Aniers*, qu'il suivra ensuite jusqu'à la cour de la station de Villiers-le-Bel.

DÉLAI D'EXÉCUTION.

Art. 2. — La voie ferrée devra être achevée et le service mis en complète activité dans un délai maximum d'un an, à partir de la date du décret de concession.

PROJET D'ENSEMBLE ET DE DÉTAIL.

Art. 3. — Les concessionnaires devront soumettre à l'approbation de l'administration supérieure le projet d'ensemble de la ligne concédée, dans le délai de deux mois, à compter de la date du décret de concession.

Ce projet comprendra les dispositions générales, telles que le tracé, l'emplacement, la largeur et le mode de construction des voies ferrées.

Les projets d'exécution et de détail des ouvrages seront approuvés par le préfet, sur l'avis des ingénieurs.

En cours d'exécution et pendant la durée de la concession, les concession-

naires auront la faculté de proposer des modifications aux dispositions adoptées. Ces modifications ne pourront être effectuées qu'avec l'approbation de l'administration supérieure ou du préfet, suivant qu'il s'agira de dispositions générales ou de dispositions de détail.

De son côté, l'administration pourra ordonner d'office, dans la disposition des voies ferrées, les modifications dont l'expérience ou les changements à faire sur les voies publiques feraient connaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à une indemnité.

BUREAUX D'ATTENTE, ÉGOUTS ET CONDUITES.

Art. 4. — La position des bureaux d'attente et de contrôle qui pourront être autorisés sur la voie publique, celle des égouts, de leurs bouches et regards, et des conduites d'eau et de gaz, devront être indiquées sur les plans présentés par les concessionnaires, ainsi que tout ce qui serait de nature à influer sur la position de la voie et sur la régularité des divers services qui peuvent en être affectés.

ÉTABLISSEMENT DE LA VOIE.

Art. 5. — L'administration supérieure déterminera le nombre des voies qui pourront être établies sur les différentes sections de la ligne concédée.

Elle déterminera de même le nombre et la disposition des gares d'évitement qu'il y aurait lieu d'établir sur certains points spéciaux.

Les voies ferrées seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet.

Les rails, dont l'administration supérieure déterminera la forme, le poids et le mode d'attache, seront compris dans un pavage qui régnera dans l'entre-rail et à $0^m,50$ au moins au delà de chaque côté. Dans les parties des chemins 13 et 44 occupées par le tramway, la voie ferrée sera placée sur l'accotement et le rail extérieur sera à $5^m,25$ de la bordure du trottoir. L'entrerail sera empierré sur $0^m,15$ d'épaisseur, ainsi qu'une bande de $0^m,50$ de chaque côté à l'extérieur des rails.

RÉTABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS ET DES ÉCOULEMENTS D'EAU.

Art. 6. — Les concessionnaires seront tenus de rétablir et d'assurer à leurs frais les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par leurs travaux. Ils rétabliront de même les communications publiques ou particulières que leurs travaux les obligeraient à modifier.

Art. 6 *bis*. — Les concessionnaires seront tenus d'établir à leurs frais les gares à ouvrir en dehors du chemin de grande communication n° 44 et du chemin vicinal ordinaire n° 3 pour le dépôt des matériaux d'entretien des dits chemins.

Ils se conformeront, pour l'emplacement et les dispositions de ces gares, aux indications qui leur seront données par le service vicinal.

EXÉCUTION DES TRAVAUX.

Art. 7. — La démolition des chaussées et l'ouverture des tranchées, pour la pose et l'entretien de la voie, seront effectuées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables.

Les chaussées devront, autant que possible, être rétablies dans la même journée et remises dans le meilleur état. En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution, il y serait immédiatement pourvu aux frais des concessionnaires, sans préjudice des poursuites qui pourraient être exercées contre eux pour contraventions aux règlements de grande voirie et des dommages-intérêts dont ils pourraient être passibles envers les tiers, en cas de dommages ou d'accidents. Le montant des avances faites sera recouvré sur des rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 8. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans les dites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées, au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaires pour opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Dans le cas où les voies ferrées seraient placées sur les trottoirs ou contre-allées en terre, il sera établi une chaussée empierrée pour la circulation des chevaux employés à l'exploitation, comme il est dit plus haut à l'article 5.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf et qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissés à la libre disposition des concessionnaires.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

CONTRÔLE DE L'ÉTAT.

Art. 9. — Les travaux d'établissement et d'entretien seront exécutés sous le contrôle des ingénieurs de l'État.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers seront éclairés et gardés pendant la nuit. Les indemnités pour tous dommages résultant des travaux sont à la charge des concessionnaires.

RÉCEPTION DES TRAVAUX.

Art. 10. — Lorsque les travaux seront terminés, il sera procédé à leur réception par les ingénieurs chargés du contrôle. Leur procès-verbal ne sera valable qu'après homologation du préfet.

Après cette homologation, les concessionnaires pourront mettre la voie en service et y percevoir les prix de transport ci-après déterminés.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

ENTRETIEN.

Art. 11. — Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des 0m,50 qui servent d'accotements extérieurs aux rails, ainsi que l'entretien des empierrements établis sur les trottoirs et les contre-allées.

Lorsque, pour la construction et la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains. En cas de négligence, il y sera pourvu d'office et aux frais des concessionnaires, comme il est dit à l'article 7.

CANTONNIERS.

Art. 12. — Il sera établi par les concessionnaires, en nombre suffisant, des agents et des cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien des voies ferrées.

VOITURES.

Art. 13. — Les types des diverses voitures à mettre en service devront être soumis à l'approbation préalable du préfet.

Les voitures destinées au transport des voyageurs seront du meilleur modèle, suspendues sur ressorts, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées, et fermées à glaces. Leur largeur sera de 2 mètres au plus.

Ces voitures devront remplir les conditions de police réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Il y aura des places d'une classe seulement.

CONTRÔLE DE L'ENTRETIEN ET DE L'EXPLOITATION.

Art. 14. — L'entretien et les réparations des voies ferrées, avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, seront soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Le service de l'entretien de l'exploitation est d'ailleurs assujetti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler les dispositions, l'aménagement, la circulation et le stationnement des voitures.

Les frais de contrôle seront à la charge des concessionnaires et seront réglés par le préfet.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

DURÉE DE LA CONCESSION.

Art. 15. — La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quarante ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux.

ENTRÉE EN JOUISSANCE DE L'ÉTAT.

Art. 16. — A l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur les voies ferrées; l'État entrera immédiatement en jouissance de ces voies et de leurs dépendances établies sur la voie publique, tant sur les routes nationales et départementales que sur les rues et chemins vicinaux; les concessionnaires seront tenus de lui remettre le tout en bon état d'entretien et sans indemnité.

Quant aux autres objets mobiliers ou immobiliers servant à l'exploitation, l'État se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint.

Ces dispositions ne sont applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

CAS OU LES VOIES FERRÉES SERAIENT SUPPRIMÉES.

Art. 17. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, que les voies ferrées doivent être supprimées en tout ou en partie, les voies supprimées seront enlevées et les lieux remis en l'état primitif par les soins et aux frais des concessionnaires, sans qu'ils puissent prétendre à aucune indemnité.

DÉCHÉANCE.

Art. 18. — Faute par les concessionnaires d'avoir présenté les projets ou d'avoir entièrement pourvu à l'exécution et à l'achèvement des travaux dans les délais fixés, et faute aussi par eux de remplir les diverses obligations qui leur sont imposées par le présent cahier des charges, ils encourront la déchéance.

L'administration décidera, les concessionnaires entendus, si la voie doit être supprimée ou maintenue.

Dans le cas de la suppression, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais des concessionnaires, ainsi qu'il est dit ci-dessus. Dans le cas contraire, les travaux seront conservés et l'exploitation aura lieu sur les bases que l'administration arrêtera.

INTERRUPTION DU SERVICE.

Art. 19. — En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation, l'ad-

ministration pourra prendre, aux frais, risques et périls des concessionnaires, telle mesure qu'il appartiendra afin d'assurer provisoirement le service.

Si dans les six mois de l'organisation du service provisoire, les concessionnaires n'ont pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, la déchéance pourra être également prononcée.

FORCE MAJEURE.

Art. 20. — Les dispositions des articles qui précèdent, relatives à la déchéance, ne seraient pas applicables aux concessionnaires, si le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, provenaient de la force majeure régulièrement constatée.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

TARIFS.

Art. 21. — A titre d'indemnité de la dépense et des charges de la présente concession, le Gouvernement accorde aux concessionnaires l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les prix de transport ci-après déterminés :

1° *Voyageurs.* — Voyage simple de la gare à un point quelconque du parcours, et *vice versâ*. 0f,30

Voyage aller et retour de la gare à un point quelconque du parcours, et *vice versâ*. . . . . 0 ,60

Les billets d'aller et retour ne seront valables que pour le jour où ils auront été délivrés ; toutefois, ceux délivrés le samedi ou le dimanche seront valables jusqu'à la fin de la journée du lundi.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement.

2° *Bagages.* — Les voyageurs pourront transporter avec eux et gratuitement tous les objets à la main, tels que petits paniers, sacs ou étuis, cartons et paquets n'excédant pas 5 kilogrammes, ou un volume de 0m,50 de longueur sur 0m,30 de large ou de haut, et en tant toutefois que ces divers objets ne seront pas de nature à incommoder les voyageurs

Tous les autres objets devront être chargés à part, et chacun d'eux donnera lieu, au profit des concessionnaires, à une perception fixe de 0f,10, quelle que soit la longueur du parcours et pourvu que le poids total des objets appartenant à un même voyageur n'excède pas 30 kilogrammes. Dans le cas où le poids total des objets appartenant à un même voyageur excéderait 30 kilogrammes, l'excédant sera transporté aux prix des marchandises à grande vitesse.

3° *Messageries et marchandises en grande vitesse.* — Les messageries et marchandises expédiées en grande vitesse de la gare en l'un des bureaux des concessionnaires payeront :

	fr. c.
Jusqu'à 5 kilogrammes inclusivement	0,25
De 5 kilogrammes à 10 kilogrammes inclusivement	0,40
De 10 kilogrammes à 20 *idem*	0,50
De 20 kilogrammes à 40 *idem*	0,75
De 40 kilogrammes à 70 *idem*	1,00
De 70 kilogrammes à 100 *idem*	1,50
Au-dessus de 100 kilogr., par fraction indivisible de 100 kilogr.	1,00

Les marchandises déposées dans les bureaux des concessionnaires pour être expédiées en grande vitesse partiront par le plus prochain départ, pourvu qu'elles aient été déposées une demi-heure avant l'heure réglementaire du départ.

Celles reçues à la gare, à destination d'un des bureaux des concessionnaires, seront transportées par le départ qui suivra le départ correspondant au train qui les aura amenées.

4° *Marchandises en petite vitesse.* — Les marchandises à petite vitesse seront transportées dans un fourgon spécial.

Elles seront transportées : le jour de la remise, si elles ont été déposées dans l'un des bureaux des concessionnaires ou reçues en gare avant midi; le lendemain, si elles ont été déposées ou reçues après midi.

Elles payeront par tonne, et quelle que soit la distance parcourue, 2f,50. Le tarif sera appliqué par fraction indivisible de 10 kilogrammes. Le minimum de perception sera de 0f,50.

5° *Factage.* — Les bagages des voyageurs, les messageries et marchandises en grande et en petite vitesse seront pris ou livrés à domicile, dans la localité de Villiers-le-Bel seulement, aux conditions suivantes :

	fr. c.
Jusqu'à 3 kilogrammes inclusivement	0,10
De 3 kilogrammes à 5 kilogrammes inclusivement	0,15
De 5 kilogrammes à 10 *idem*	0,30
De 10 kilogrammes à 20 *idem*	0,45
De 20 kilogrammes à 40 *idem*	0,60
De 40 kilogrammes à 70 *idem*	1,00
De 70 kilogrammes à 100 *idem*	1,50
Au-dessus de 100 kilogr., par fraction indivisible de 100 kilogr.	1,00

Les bagages ou marchandises pris à domicile seront transportés dans les mêmes conditions de délais que s'ils avaient été remis à un bureau à l'heure où ils auront été pris. Ceux à livrer à domicile le seront dans les vingt-quatre heures de la prise de possession par les concessionnaires.

Les prix fixés dans le présent article sont des maxima qui ne pourront être dépassés, pour quelque cause que ce soit, pendant la durée de la concession.

Ils ne sont pas applicables aux finances et valeurs, dont les concessionnaires ne seront pas tenus de faire le transport.

Dans tous les cas, les prix spéciaux seront arrêtés par le préfet, sur la proposition des concessionnaires. Il en sera de même pour les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

ABAISSEMENT DES TARIFS.

Art. 22. — Dans le cas où les concessionnaires jugeraient à propos d'abaisser tout ou partie des tarifs, les taxes réduites ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois.

CONDITIONS POUR LES TRANSPORTS.

Art. 23. — Au moyen de la perception de ces tarifs, les concessionnaires contractent l'obligation d'assurer le transport des voyageurs et celui des marchandises avec soin, exactitude et célérité ; à cet effet, ils devront faire mettre et entretenir en circulation, en toute saison, le nombre des voitures et de chevaux réclamé par les besoins du service, en se conformant aux arrêtés qui seront pris par le préfet. Les colis et marchandises seront inscrits, à la station de départ et à celle d'arrivée, sur des registres spéciaux au fur et à mesure de leur réception. Mention sera faite sur les registres de la station de départ du prix total dû pour le transport. Les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription.

RÉVISION DES TARIFS.

Art. 24. — Les tarifs ci-dessus déterminés pourront être revisés tous les cinq ans par l'administration supérieure, les concessionnaires entendus, après le renouvellement des formalités qui auraient précédé leur établissement.

INTERDICTION DES TRAITÉS DE FAVEUR.

Art. 25. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit aux concessionnaires ou à leurs ayants droit, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire, directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs, sous quelque dénomination que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises ayant le même objet.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

MILITAIRES.

Art. 26. — Les soldats et les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

FONCTIONNAIRES CHARGÉS DU CONTRÔLE.

Art. 27. — Les fonctionnaires et les agents chargés de la surveillance de la voie seront transportés gratuitement dans les voitures des concessionnaires.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

CIRCONSTANCES NE POUVANT DONNER LIEU A INDEMNITÉ.

Art. 28. — Aucune indemnité ne pourra être réclamée par les concessionnaires pour les causes ci-après :

Dommages aux voies ferrées occasionnés par le roulage ordinaire ;

État de la chaussée et influence pouvant en résulter pour l'entretien de ces voies ;

Ouverture de nouvelles voies de communication et établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui des concessionnaires ;

Trouble et interruptions du service qui pourraient résulter soit de mesures d'ordre et de police, soit de travaux exécutés sur la voie publique, tant par l'administration que par les compagnies ou les particuliers dûment autorisés ;

Enfin, toute circonstance résultant du libre usage de la voie publique.

INTERRUPTION DE LA VOIE.

Art. 29. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique, les concessionnaires pourront être tenus de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément leurs voies, soit en les branchant l'une sur l'autre, soit en employant à la traversée de l'obstacle des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

CONCESSIONS NOUVELLES SUR LA LIGNE.

Art. 30. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, et, en outre, d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celle qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établies en prolongement de cette même voie.

Moyennant un droit de péage à fixer ultérieurement et les arrangements qu'ils prendront avec les concessionnaires de la ligne actuelle, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur ces lignes, et réciproquement.

Dans le cas où les concessionnaires de ces embranchements et prolongements ne pourraient s'entendre avec ceux de la ligne actuelle sur l'exercice de cette faculté, le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Les autorisations prévues ci-dessus ne seront accordées qu'après enquête et dans la même forme que la présente autorisation. Les concessionnaires seront entendus.

NOUVELLES ENTREPRISES ET TRANSPORT SUR LA VOIE FERRÉE.

Art. 31. — Le Gouvernement se réserve, en outre, le droit d'autoriser, dans la forme prescrite par l'article précédent, de nouvelles entreprises de transport sur la voie ferrée qui fait l'objet de la présente concession, à charge par ces entreprises d'observer les règlements de service et de police, et de payer, au profit des concessionnaires, un droit de circulation qui sera arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition des concessionnaires, et qui ne pourra excéder la moitié ni être inférieur au tiers des tarifs; cette proportion sera soumise à la révision prévue à l'article 24.

AGENTS ASSERMENTÉS.

Art. 32. — Les agents et les cantonniers qui seront chargés de la surveillance et de l'entretien des voies ferrées pourront être présentés à l'agrément du préfet et assermentés; ils auront, dans ce cas, qualité pour dresser des procès-verbaux.

FACULTÉ DU RETRAIT DE LA CONCESSION.

Art. 33. — Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour sa durée par l'article 15.

La révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession. En cas de révocation avant l'expiration de la concession ou de la suppression ordonnée à la suite de la déchéance, les concessionnaires seront tenus de rétablir les lieux dans l'état primitif, à leurs frais.

CONTESTATIONS.

Art. 34. — Les contestations qui s'élèveraient entre les concessionnaires et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de Seine-et-Oise, sauf recours au Conseil d'État.

PLAN DES VOIES.

Art. 35. — Les concessionnaires seront tenus de déposer à la préfecture de Seine-et-Oise un plan détaillé de leurs voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

DROITS DES TIERS.

Art. 36. — Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

CAUTIONNEMENT.

Art. 37. — Pour la garantie des obligations qui leur sont imposées, les concessionnaires seront tenus de verser au trésor, avant la signature du décret de concession, une somme de 4.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du

trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Après la réception définitive des travaux, le cautionnement sera réduit à 2.000 francs.

En cas de déchéance de la concession, le cautionnement demeurerait acquis à l'État.

DOMICILE.

Art. 38. — Les concessionnaires devront faire élection de domicile à Villiers-le-Bel. Dans le cas où ils négligeraient de remplir cette obligation, toute notification ou signification sera valable lorsqu'elle aura été faite à la mairie de Villiers-le-Bel.

Accepté par les demandeurs soussignés.

Versailles, 16 juin 1876.

Signé Bonnaterre, Paul Coquerel.

(N° 187)

[20 juillet 1876.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la compagnie du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

. . . .

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

	fr. c.
Projet de substitution du fer au bois dans les travées de la marquise et de l'abri adjacents à la cave aux essences dans la gare de Bordeaux, présenté le 15 janvier 1876, avec un détail estimatif montant à.	1.908,73
Projet de divers travaux préparatoires à exécuter à la gare de Bordeaux, en vue du déplacement du dépôt et du petit entretien, présenté le 2 août 1875, avec un détail estimatif montant à. .	50.624,00
Projet de construction d'un quai à la gare de Carcassonne, présenté le 14 février 1876, avec un détail estimatif montant à. . .	3.072,31
Projet de divers travaux à exécuter à la gare de Béziers, présenté le 10 décembre 1875, avec un détail estimatif montant à.	54.600,00
Projet de modification de la gare de Lézignan, présenté le 7 décembre 1875, avec un détail estimatif montant à.	133.392,00
A reporter.	243.597,04

	fr. c.
Report	243.597,04

LIGNE DE BORDEAUX A BAYONNE.

Projet d'établissement d'un pont à bascule à la station de Candos, présenté le 16 décembre 1875, avec un détail estimatif montant à	4.200,00
Projet d'agrandissement de la gare des marchandises et de modification du bâtiment des voyageurs, à la gare de Bayonne, présenté le 2 février 1876, avec un détail estimatif montant à	345.766,40

LIGNE DE MORCENX A MONT-DE-MARSAN.

Projet d'établissement d'un pont à bascule dans la station de Saint-Martin-d'Oney, présenté le 15 janvier 1876, avec un détail estimatif montant à	3.696,00

LIGNE DE NARBONNE A PERPIGNAN.

Projet de modification des voies de la gare de Perpignan, présenté le 23 février 1876, avec un détail estimatif réglé à	79.016,00
Projet d'agrandissement des quais et de la halle des marchandises et de divers travaux à la gare de Perpignan, présenté le 18 octobre 1875, avec un détail estimatif montant à	222.880,00
Ensemble	899.155,44

Les dépenses relatives aux divers travaux préparatoires à exécuter à la gare de Bordeaux, en vue du déplacement et de l'agrandissement du dépôt et du petit entretien, seront portées au compte spécial des bâtiments communs aux deux réseaux que la compagnie possède à Bordeaux.

Les dépenses faites pour l'exécution des autres projets seront imputées sur le compte de 57 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées au dit compte.

(N° 188)

[4 août 1876.]

Décret qui autorise l'établissement et l'exploitation d'un système de grues roulantes à vapeur sur le quai Est du bassin de la Marine, à Dunkerque.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la demande formée par les sieurs *Lavagne* et *d'Ortigue* dans le but d'obtenir la concession d'un service public d'embarquement et de débarquement de marchandises au moyen de grues établies par eux sur le quai Est du bassin de la Marine, au port de Dunkerque;

Vu les rapports présentés sur cette demande par les ingénieurs;

Vu les pièces de l'enquête, et notamment les délibérations, en date des 6-17 et 22 mars 1875, de la commission d'enquête;

Vu la lettre, en date du 24 janvier 1876, du ministre de la marine et des colonies;

Vu les lettres du préfet du Nord, en date des 11 novembre 1875 et 19 avril 1876;

Vu les avis, en date des 5 août 1874 et 10 février 1876, du conseil général des ponts et chaussées;

Vu la décision prise, à la date du 3 juin 1876, par le ministre des finances, en ce qui touche la redevance annuelle imposée aux permissionnaires;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les sieurs *Lavagne* et *d'Ortigue* sont autorisés à établir et exploiter sur le quai Est du bassin de la Marine, au port de Dunkerque, à leurs risques et périls, un système de grues roulantes à vapeur pour le chargement, le déchargement, le mâtage et le démâtage des navires, conformément aux clauses et conditions stipulées au cahier des charges annexé au présent décret.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

CAHIER DES CHARGES.

OBJET ET DURÉE DE LA CONCESSION.

Art. 1er. — L'administration concède aux sieurs *Lavagne* et *d'Ortigue* le droit d'établir et d'exploiter au port de Dunkerque, à leurs frais, risques et périls, moyennant la perception des tarifs fixés ci-après, un système de grues roulantes à vapeur destinées au chargement et au déchargement des navires, ainsi qu'aux mâtages et aux démâtages.

Cette concession est accordée pour une période de vingt-cinq ans, à partir de la date du présent décret.

La présente concession est faite sous la réserve des droits, privilèges et immunités stipulés en faveur des services de la marine militaire et énoncés au

procès-verbal du 18 mars 1873, qui constate la remise provisoire au département des travaux publics du bassin de la Marine, de ses quais et autres dépendances.

PUISSANCE ET EMPLACEMENT DES ENGINS DONT L'EXPLOITATION EST CONCÉDÉE.

Art. 2. — Les grues roulantes à vapeur dont l'exploitation fait l'objet du présent cahier des charges seront au nombre de trois. Elles rouleront sur rails établis par les soins et aux frais des concessionnaires tout le long du quai Est du bassin de la Marine, emplacement auquel est restreinte, quant à présent, l'application du décret de concession.

Chacune de ces grues sera roulante, à flèche mobile et à pivot tournant. Elle sera capable d'élever un fardeau de 1.500 kilogrammes au maximum, d'une profondeur de 7 mètres au-dessous du niveau de la tablette du quai jusqu'à une hauteur de 6 mètres au-dessus du même niveau, en prenant ce fardeau à bord d'un navire à une distance maxima de 5 mètres en dehors de l'arête du quai.

Art. 3. — Les concessionnaires pourront disposer d'une parcelle du domaine public dans le voisinage du quai exploité par eux, pour y occuper un abri destiné à remiser leurs pièces de matériel de rechange, l'outillage indispensable au fonctionnement des grues, l'approvisionnement d'environ 10 tonnes de combustible, et à servir de bureau à l'agent des concessionnaires, qui y recevra les demandes du public et y tiendra les registres à souche dont il est question aux articles 24 et 34 ci-après.

L'emplacement et la superficie de cette parcelle seront déterminés par l'administration (service du port).

Art. 4. — Aux trois grues susdites que les sieurs *Lavagne* et *d'Ortigue* sont tenus de conserver en service d'une manière continue par le présent cahier des charges, ils auront la faculté de joindre une ou plusieurs autres grues roulantes à vapeur de force égale ou supérieure à celles désignées à l'article 2.

MISE EN EXPLOITATION DES ENGINS.

Art. 5. — Les tarifs pour l'usage des divers engins de la concession ne pourront être perçus qu'après que chacun de ces engins aura été reçu, par le service du port, comme bon pour l'exploitation, et que le procès-verbal de réception aura été homologué par le ministre des travaux publics.

ENTRETIEN DES ENGINS.

Art. 6. — Les engins, voies ferrées, abris et tout le matériel de la concession seront soumis à la surveillance des ingénieurs et des agents du service du port délégués par eux.

Art. 7. — Les concessionnaires devront entretenir en bon état toutes les voies et tout le matériel qui font l'objet de la présente concession.

Faute par eux de satisfaire à ces obligations, il y sera pourvu d'office et à leurs frais, et à la diligence du service du port.

MODIFICATIONS OU ADDITIONS AU MATÉRIEL ET AUX VOIES.

Art. 8. — Tout projet de modification ou d'addition aux voies ou au matériel de grues devra être soumis à l'approbation préalable de l'administration (service du port).

La demande d'autorisation sera appuyée de dessins, de devis descriptifs et de tous les renseignements nécessaires pour la parfaite appréciation du travail projeté.

GÊNES OU ENTRAVES APPORTÉES PAR LES TRAVAUX DE L'ÉTAT.

Art. 9. — Dans le cas où l'exploitation des engins de la concession se trouverait gênée ou complètement entravée, pendant un temps plus ou moins long, par le fait de l'administration et pour les besoins des travaux neufs ou de réparation qu'elle aurait à faire exécuter, les concessionnaires ne pourront réclamer aucune indemnité.

OBLIGATIONS RELATIVES A L'EXPLOITATION.

1° *Observation des règlements de police.*

Art. 10. — Les concessionnaires et leurs agents devront se conformer, dans l'exploitation de la concession, aux règlements, soit existants, soit à intervenir, pour la police du port de Dunkerque, ainsi qu'aux règlements spéciaux de police auxquels l'administration jugerait convenable de soumettre le service de l'exploitation des grues.

2° *Continuité de l'exploitation.*

Art. 11. — Tous les engins dont l'exploitation fait l'objet du présent cahier des charges devront être tenus constamment à la disposition du public avec un personnel de mécaniciens et d'aides suffisant pour assurer le service dans les meilleures conditions de sécurité et de célérité, ainsi qu'avec des approvisionnements convenables de combustible, huiles et tous accessoires.

Art. 12. — En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation de la concession, l'administration (service du port) prendra immédiatement, aux frais et risques des concessionnaires, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans l'année de l'organisation du service provisoire, les concessionnaires n'ont pas valablement justifié les moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et s'ils ne l'ont pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics.

Les dispositions du présent article ne sont point applicables au cas où l'interruption de l'exploitation proviendrait du cas de force majeure.

Art. 13. — Les interruptions du service des grues, soit qu'elles proviennent du fait des concessionnaires, soit qu'elles proviennent du fait des travaux de l'administration ou d'un cas de force majeure, seront annoncées au public par

des affiches apposées, par les soins et aux frais des concessionnaires, au lieu désigné par le service du port. Ces affiches indiqueront la durée probable de l'interruption.

3° *Matériel en chômage.*

Art. 14. — Les grues au repos devront être constamment disposées sur le quai de manière à ne pas entraver la circulation, ni risquer d'accrocher leurs flèches aux navires.

Elles seront d'ailleurs remisées, pendant leur chômage, sur les points du quai qui seront désignés par le service du port, de manière à n'embarrasser les quais que le moins possible.

4° *Matériel en activité.*

A. Opérations obligatoires pour les concessionnaires.

Art. 15. — Avec les grues qui font l'objet de la présente concession, les concessionnaires devront, moyennant la perception des prix spécifiés au tarif n° 1 ci-après, soulever depuis la cale des navires et déposer sur le terre-plein du quai ou en wagon ou camion, ou inversement, des fardeaux ayant au maximum un poids de 1,500 kilogrammes, convenablement attachés à l'extrémité de la chaîne de levage et détachés de cette extrémité par les soins, aux frais et sous la responsabilité du capitaine du navire ou du consignataire de la marchandise, suivant que l'un ou l'autre aura réclamé l'usage des grues, sans être tenus d'approcher les marchandises, de les attacher au crochet de levage, de les en détacher, ni de les arrimer ou de les désarrimer dans la cale ou sur le quai, ou dans les camions ou wagons.

Art. 16. — Quand les intéressés au chargement ou au déchargement d'un navire auront réclamé le fonctionnement d'une des grues de la concession par leur inscription au registre à souche dont il est question à l'article 24 ci-après, une grue devra être rendue, parée à fonctionner, au droit de la portion du quai désignée pour y amarrer le navire, dans un délai de trois heures au plus, à partir du moment où elle aura été réclamée par les intéressés, à moins qu'il ne soit établi que toutes les grues roulantes de la concession sont actuellement en fonctionnement, ou que celles qui ne fonctionnent pas sont retenues par des réparations que le service du port aura déclarées être nécessaires et être conduites avec une suffisante activité, auquel cas le délai de trois heures commencera à courir à partir du moment où une des grues de la concession sera disponible.

Les trois heures seront comptées dans les heures de travail et non dans les heures de repos des ouvriers ou les heures de nuit comptées suivant l'usage du port.

Art. 17. — La grue roulante réclamée pour le chargement ou le déchargement d'un navire sera conduite, par les soins et aux frais des concessionnaires, au droit du navire à charger ou à décharger.

Les concessionnaires devront, à cet effet, déplacer et ranger, à leurs frais, les marchandises déposées sur la voie ferrée des grues depuis le point de re-

misage ou de fonctionnement antérieur jusqu'au nouveau point de fonctionnement.

Art. 18. — Le fonctionnement des grues roulantes ne pourra être réclamé que sur les portions de quais munies de rails par les soins des concessionnaires.

Art. 19. —Le fonctionnement des grues roulantes ne pourra être exigé qu'au cours des jours ouvrables, à l'exclusion des dimanches et des jours fériés reconnus par la loi.

Art. 20. — Quand la demande de fonctionnement des grues aura été faite après quatre heures du soir, les délais fixés à l'article 16 ci-dessus ne commenceront à courir qu'à partir du lendemain matin, à sept heures.

Dans le cas, toutefois, où le lendemain serait un dimanche ou un des jours fériés reconnus par la loi, les délais en question ne courraient qu'à partir du surlendemain, à sept heures du matin.

Art. 21. — Les opérations de chargement ou de déchargement d'un navire, une fois commencées, devront être poursuivies sans discontinuer, en se conformant aux usages du port, pour ce qui concerne la durée de la journée de travail suivant les saisons, sauf le cas de force majeure.

B. Opérations facultatives pour les concessionnaires et obligations pour les particuliers qui auront réclamé leurs services.

Art. 22. — Dans le cas où les concessionnaires jugeraient que les opérations d'approche, d'accrochage et de décrochage, d'arrimage et de désarrimage des marchandises ainsi que de dégagement des abords des grues et de leurs crochets de levage, tant dans le navire que sur le terre-plein du quai, sont exécutées par les intéressés avec une lenteur préjudiciable au fonctionnement et à l'utilisation économique des engins de la concession, ils auront la faculté d'effectuer eux-mêmes, d'office, ces opérations à leurs risques et périls, et elles devront leur être payées par les intéressés, moyennant les prix fixés au tarif n° 2 ci-après.

RESPONSABILITÉ DES CONCESSIONNAIRES.

Art. 23. — Les concessionnaires sont responsables, vis-à-vis de ceux qui emploient leurs engins, des avaries occasionnées aux navires et aux marchandises par suite de l'insuffisance ou du défaut de solidité des dits engins, suivant les règles ordinaires en matière commerciale.

ORDRE D'ADMISSION A L'USAGE DES ENGINS DE LA CONCESSION.

Art. 24. — Les navires à voiles ou à vapeur seront admis à se servir des engins de la concession dans l'ordre des demandes qui auront été faites, sauf les exceptions stipulées à l'article 28 ci-dessous.

Il sera ouvert à cet effet, au bureau des concessionnaires, un registre à souche, dit *registre des inscriptions*, sur lequel les navires seront inscrits dans l'ordre, à la date et à l'heure de leur demande.

Le modèle de ce registre devra être approuvé par l'administration (service du port) avant toute mise en train de l'exploitation.

Les demandes d'inscription seront reçues au bureau des concessionnaires, de

dix heures du matin à cinq heures du soir, tous les jours, à l'exception des dimanches et des jours fériés reconnus par la loi.

Art. 25. — Le registre des inscriptions sera présenté à la première réquisition de toute personne intéressée à en obtenir communication.

Art. 26. — Toute demande d'usage des engins de la concession sera accompagnée du versement entre les mains du concessionnaire, à titre d'arrhes d'une somme de 50 francs quand il s'agira d'un navire de moins de 300 tonneaux de jauge, et d'une somme de 100 francs quand il s'agira d'un navire de 300 tonneaux et au-dessus.

Il sera délivré en échange un reçu extrait du registre à souche des inscriptions, portant indication de la date, de l'heure et du numéro d'inscription.

Art. 27. — Les arrhes et le tour d'inscription seraient perdus si le navire n'était pas amarré au quai et prêt à commencer son chargement ou son déchargement dans les délais fixés aux articles 16 et 20 ci-dessus.

SERVICES DE L'ÉTAT.

Art. 28. — Les différents services de l'État jouiront d'un tour de faveur, quel que soit l'ordre de leur demande d'admission à l'usage des engins de la concession.

Ils pourront même, en cas d'urgence et sur réquisition de l'ingénieur en chef des ports du Nord, faire interrompre les opérations commencées en faveur de navires particuliers et réclamer l'usage immédiat d'un ou plusieurs engins de la concession désignés par la réquisition.

Art. 29. — Dans le cas où les droits accordés aux différents services de l'État par l'article 28 ci-dessus auraient été effectivement exercés, tout capitaine de navire ou consignataire de marchandises antérieurement inscrit sur le registre à souche des inscriptions, et qui verrait retarder le commencement de ses opérations par suite du tour de faveur dû au service de l'État, pourra réclamer sa radiation du registre et la restitution des arrhes versées par lui.

Tout capitaine de navire ou consignataire de marchandises dont les opérations auraient été interrompues pour satisfaire au droit des services de l'État ne devra aux concessionnaires que le prix des opérations déjà effectuées, calculé d'après les tarifs, et pourra réclamer la restitution de la partie des arrhes excédant ce prix.

Dans aucun cas, les intéressés n'auront droit, d'ailleurs, à aucune indemnité, ni de la part de l'Etat, ni de la part des concessionnaires.

MESURES D'ORDRE ET DE POLICE DESTINÉES A ASSURER LE FONCTIONNEMENT DES ENGINS DE LA CONCESSION.

Art. 30. — Les navires qui ne voudront pas ou ne voudront plus se servir des grues de la concession devront quitter la place où ils sont amarrés dans le voisinage de ces grues à la première réquisition des officiers de port, dès qu'il se présentera, pour faire usage des dits engins, d'autres navires pour lesquels les officiers de port ne trouveraient pas d'autre place disponible dans les parties du quai munies de rails par les concessionnaires pour le déplacement de leurs grues.

Art. 31. — Les navires qui veulent opérer leur chargement ou leur déchargement au moyen des grues de la concession ne pourront prendre place au quai qu'en vertu d'une autorisation délivrée par le capitaine de port.

TARIFS.

Art. 32. — Pour indemniser les concessionnaires des dépenses de leur exploitation, et sous la condition expresse qu'ils rempliront toutes les obligations du présent cahier des charges, l'administration autorise les concessionnaires à percevoir à leur profit les droits déterminés ci-après, pendant vingt-cinq ans, à dater du jour de la notification qui leur sera faite de l'homologation, par le ministre des travaux publics, du procès-verbal de réception de leurs engins.

TARIF N° 1.

Pour les opérations obligatoires pour les concessionnaires specifiées à l'article 15 du cahier des charges, il sera payé aux concessionnaires par tonne de 1.000 kilogrammes :

MARCHANDISES DIVERSES.

	fr. c.
Pour toute marchandise, de quelque nature qu'elle soit, 1 franc. . .	1,00
Excepté :	
1° Les charbons de terre, qui payeront 0f,75.	0,75
2° Les laines, lins, cotons, étoupes, chanvres et foins, en balles non pressées, ainsi que toute marchandise encombrante pesant moins de 200 kilogrammes au mètre cube, qui payeront 1f,25.	1,25
3° Les colis d'un poids indivisible au-dessus de 1.200 kilogrammes jusqu'à 3.000 kilogrammes, qui payeront 2 francs.	2,00

Au-dessus de 3.000 kilogrammes, on traitera de gré à gré.

ANIMAUX.

Un cheval, 2 francs.	2,00
Un bœuf ou une vache, 1f,25.	1,25
Un veau, 1 franc.	1,00
Un âne, 0f,75.	0,75
Un porc ou un mouton, 0f,35.	0,35

MÂTAGES ET DÉMÂTAGES, HUNES COMPRISES, PAR TONNEAU DE JAUGE.

Pour mâter ou démâter du grand mât, du mât de misaine, du mât d'artimon et du mât de beaupré, 0f,25.	0,25
Au minimum, 150 francs.	
Pour un grand mât, un mât de misaine et un mât de beaupré, 0f,20.	0,20
Au minimum, 120 francs.	
Pour un grand mât ou un mât de misaine, 0f,12.	0f,12
Au minimum, 50 francs.	
Pour un mât d'artimon, 0f,06.	0,06
Au minimum, 35 francs.	
Pour un mât de beaupré, 0f,05.	0,05
Au minimum, 25 francs.	

Le retard qui se produira parce que les navires se seront présentés pour

réclamer l'usage des grues sans être disposés pour les opérations de mâtage et de démâtage sera à leur charge, à raison de 9 francs l'heure. Les hommes d'aide qu'exigera, en dehors du personnel des grues, le mâtage ou le démâtage, seront fournis par les navires.

TARIF N° 2.

Pour les opérations facultatives pour les concessionnaires, par application de l'article 22 du cahier des charges, il leur sera payé, par tonne de 1.000 kilogrammes :

	fr. c.
1° Dans le cas du débarquement, c'est-à-dire si les marchandises doivent être désarrimées, prises dans la cale et déposées sur le quai, à portée des grues, pour toutes marchandises, sauf celles reprises aux nos 3 et 4 ci-dessus, 0f,50	0,50
2° Dans le cas de l'embarquement, c'est-à-dire si les marchandises doivent être prises sur le quai, à portée des grues, déposées dans la cale et arrimées dans le navire, pour toutes marchandises, sauf celles reprises au nos 3 et 4 ci-dessous, 0f,60	0,60
3° Pour les laines, lins, cotons, étoupes, chanvres et foins, en balles non pressées, ainsi que toutes marchandises encombrantes pesant moins de 200 kilogrammes au mètre cube, dans le cas du débarquement, 0f,60	0,60
Dans le cas de l'embarquement, 0f,75	0,75
4° Pour les colis d'un poids indivisible au-dessus de 1.200 kilogrammes jusqu'à 3.000 kilogrammes, tant pour l'embarquement que pour le débarquement, 1 franc	1,00

5° Dans le cas où les concessionnaires auront à faire les opérations accessoires d'approche des marchandises et de dégagement des abords des engins, tant dans le navire que sur le terre-plein du quai, ces travaux de main-d'œuvre supplémentaire seront payés suivant le temps employé, à raison de 6 francs par journée d'ouvrier et 3 francs par demi-journée.

Les opérations qui ne seraient pas prévues au présent tarif seront réglées à prix débattu avec la partie intéressée.

Les marchandises non désignées dans les présents tarifs seront rangées, pour les droits à percevoir, dans les classes où figurent les marchandises analogues.

ÉGALITÉ POUR TOUS DANS LA PERCEPTION DES TAXES.

Art. 33. — La perception des taxes devra être faite par les concessionnaires indistinctement et sans aucune faveur.

Dans le cas où les concessionnaires auraient accordé à un ou plusieurs capitaines du navire, ou armateurs ou consignataires, une réduction sur l'un des prix portés au tarif, l'administration aura le droit de déclarer la réduction, ainsi consentie une fois, obligatoire vis-à-vis de tous autres pendant trois mois au moins et six mois au plus, suivant ce que décidera l'administration.

Art. 34. — L'état des perceptions sera constaté par un registre à souche dit *registre des perceptions*, d'où le concessionnaire détachera les reçus délivrés par lui aux capitaines, armateurs ou consignataires, avec indication détaillée, sur la souche comme sur le reçu détaché, des diverses perceptions partielles.

Le modèle de ce registre des perceptions devra être approuvé par l'administration (service du port) avant la mise en train de l'exploitation.

Art. 35. — Le registre des perceptions devra être présenté à toute réquisition, aux ingénieurs du service du port ou aux agents délégués par eux, qui en contrôleront la tenue.

MODIFICATION ET RÉVISION DES TARIFS.

Art. 36. — Toutes les fois qu'il conviendra aux concessionnaires d'abaisser les taxes établies par le tarif, ils devront faire homologuer cet abaissement par un arrêté du préfet du Nord.

Les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois, par un nouvel arrêté du préfet pris sur la demande des concessionnaires.

Art. 37. — Après l'expiration de la quatrième année de la concession, les tarifs pourront être revisés pour augmentation, si l'administration le juge équitable, après enquête.

Deux révisions successives devront être séparées par un intervalle d'au moins quatre ans, sauf les cas de crise commerciale ou industrielle constituant un cas de force majeure à apprécier par l'administration.

CONTRÔLE DE L'EXPLOITATION.

Art. 38. — Le contrôle de l'exploitation sera exercé par les ingénieurs du service du port et les agents délégués par eux, qui, d'une part, auront à surveiller, au point de vue technique, l'état de bon entretien et de solidité des divers organes des machines, et qui, d'autre part, contrôleront l'exécution régulière et rapide des diverses opérations dévolues aux concessionnaires et auront à constater, à la requête des parties intéressées, tous les faits pouvant donner lieu à des réclamations.

Art. 39. — Une indemnité qui sera réglée chaque année par le ministre des travaux publics, sur la proposition des ingénieurs et du préfet, sera attribuée aux agents du contrôle, aux frais des concessionnaires.

Le montant de cette indemnité pour chaque année ne pourra, en aucun cas, s'élever au delà de 3 p. 100 du produit brut des perceptions de cette année.

DÉFENSE DE RÉTROCÉDER LA CONCESSION SANS L'AUTORISATION DU MINISTRE.

Art. 40. — La présente concession, faite aux sieurs *Lavagne* et *d'Ortigue* ne pourra être rétrocédée par eux ou leurs héritiers ou ayants droit à aucune personne ni à aucune compagnie sans l'autorisation expresse et l'assentiment du ministre des travaux publics, sous peine de déchéance.

EXPIRATION DE LA CONCESSION.

Art. 41. — A l'expiration de la concession, l'État deviendra immédiatement propriétaire de toutes les installations fixes et mobiles, de toutes les grues et du matériel de la concession, qui devront lui être remis en bon état d'entretien.

DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 42. — La présente concession pourrait être révoquée en tout temps et

la déchéance prononcée par le ministre des travaux publics, si les concessionnaires ne remplissaient les obligations qui leur sont imposées par le présent cahier des charges.

Art. 43. — Dans le cas où la déchéance de la concession serait prononcée par le ministre des travaux publics, en vertu de l'article 42 ci-dessus, l'administration, suivant qu'elle le jugera convenable, pourra, soit faire rétablir en l'état primitif, aux frais des concessionnaires, la partie du domaine public occupée par leurs voies ferrées, soit pourvoir à la continuation de l'exploitation comme à l'exécution des engagements quelconques contractés par les concessionnaires, au moyen d'une adjudication ouverte sur les clauses du présent cahier des charges et sur une mise à prix du matériel fixe, des voies ferrées et du matériel roulant des grues à vapeur.

Cette adjudication sera prononcée au profit de celui des nouveaux concessionnaires qui, après avoir fourni un cautionnement dont le montant sera fixé par le ministre des travaux publics, offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les concessionnaires recevront de la nouvelle compagnie, mise en leur lieu et place, la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

REDEVANCE A PAYER AU DOMAINE.

Art. 44. — Les concessionnaires devront payer à l'État une redevance annuelle pour occupation de la superficie du domaine public recouverte par leurs grues et leur bureau-abri. Cette redevance est fixée à 5 francs par mètre carré occupé et par an, sauf révision tous les cinq ans par le ministre des finances.

Des procès-verbaux, successivement dressés par le service du port et transmis à l'administration des domaines, constateront l'étendue primitive de l'occupation et les modifications qui seraient faites ultérieurement à cette étendue avec l'autorisation de l'administration, conformément aux articles 3, 4 et 8 du cahier des charges et tarifs, ainsi que la date du commencement effectif de chaque occupation partielle, date à partir de laquelle devra courir la redevance correspondante.

ÉLECTION DE DOMICILE.

Art. 45. — Les concessionnaires seront tenus de faire élection de domicile à Dunkerque, au bureau spécial dont il est question à l'article 3 du présent cahier des charges, et de faire choix d'un agent qu'ils feront agréer par le service du port et qui résidera dans ce bureau d'une manière continue pendant la journée de travail, pour y recevoir, au nom des concessionnaires, les demandes du public, significations, notifications et réquisitions, et y répondre.

RÉSERVE DES DROITS DE L'ÉTAT.

Art. 46. — L'administration se réserve le droit d'établir, dans toutes les parties du port, toute espèce de machines ou apparaux de la nature de ceux stipulés au présent cahier des charges, et de concéder l'établissement de machines et apparaux de cette nature, avec ou sans droit de péage, sans que les concessionnaires puissent réclamer ni prétendre à aucune indemnité.

L'administration se réserve également le droit de faire déplacer, aux frais

État n° 2 annexé au décret du 16 août 1876.

CHEMINS VICINAUX D'INTÉRÊT COMMUN.

Répartition d'une somme de 750.000 francs.

(Exécution des lois des 11 juillet 1868, 25 juillet 1873 et 15 août 1876.)

DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2	DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2
	francs.		francs.
Ain	8.426	Report	481.189
Aisne	10.566	Loiret	3.237
Allier	28.059	Lot	8.273
Alpes (Basses-)	21.579	Lot-et-Garonne	3.112
Alpes (Hautes-)	5.384	Lozère	15.786
Alpes-Maritimes	11.814	Maine-et-Loire	7.417
Ardèche	10.837	Manche	5.226
Ardennes	3.602	Marne	5.163
Ariége	14.653	Marne (Haute-)	13.946
Aube	13.010	Mayenne	1.671
Aude	11.036	Meurthe-et-Moselle	2.652
Aveyron	10.524	Meuse	9.237
Bouches-du-Rhône	6.842	Morbihan	7.527
Calvados	15.822	Nièvre	14.032
Cantal	18.048	Nord	6.985
Charente	5.590	Oise	»
Charente-Inférieure	7.730	Orne	3.424
Cher	14.103	Pas-de-Calais	»
Corrèze	12.189	Puy-de-Dôme	34.756
Corse	67.013	Pyrénées (Basses-)	5.385
Côte-d'Or	4.084	Pyrénées (Hautes-)	3.758
Côtes-du-Nord	2.651	Pyrénées-Orientales	9.874
Creuse	21.093	Belfort (territoire de)	2.838
Dordogne	6.776	Rhône	5.095
Doubs	»	Saône (Haute-)	7.360
Drôme	8.159	Saône-et-Loire	637
Eure	»	Sarthe	2.745
Eure-et-Loir	12.670	Savoie	12.422
Finistère	7.792	Savoie (Haute-)	1.845
Gard	1.936	Seine	»
Garonne (Haute-)	1.519	Seine-Inférieure	»
Gers	1.651	Seine-et-Marne	»
Gironde	9.320	Seine-et-Oise	4.887
Hérault	9.252	Sèvres (Deux-)	14.929
Ille-et-Vilaine	7.289	Somme	»
Indre	12.917	Tarn	18.779
Indre-et-Loire	838	Tarn-et-Garonne	1.976
Isère	7.889	Var	2.562
Jura	3.577	Vaucluse	1.934
Landes	11.809	Vendée	»
Loir-et-Cher	14.322	Vienne	13.042
Loire	13.106	Vienne (Haute-)	3.804
Loire (Haute-)	16.365	Vosges	8.473
Loire-Inférieure	9.347	Yonne	3.722
A reporter	481.189	Total	750.000

(N° 190)

[18 août 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux ou de locomotives des Andelys à Etrépagny, avec embranchement sur Guiseniers, Guitry et Chauvincourt, et approuve le traité de rétrocession passé entre le préfet de l'Eure et les sieurs de Borger *et* Vercken.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la demande présentée par le préfet de l'Eure à l'effet d'obtenir, pour le département, l'autorisation d'établir dans l'arrondissement des Andelys un réseau de voies ferrées à traction de chevaux ou de locomotives sur plusieurs voies dépendant tant de la grande voirie que de la voirie vicinale, communale et urbaine;

Vu l'avant-projet dressé par les ingénieurs, notamment le plan et le cahier des charges visés par l'ingénieur en chef, le 28 mai 1876;

Vu les pièces de l'enquête ouverte en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Vu notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 20 juin 1876;

Vu les délibérations du conseil général de l'Eure, et notamment celle du 26 avril 1876;

Vu les délibérations du conseil municipal des Andelys, notamment celle du 8 juin 1876;

Vu les délibérations des autres communes intéressées;

Vu les lettres du préfet, des 21 avril 1875, 6 janvier, 1er avril et 12 juillet 1876;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, en date du 20 avril 1876;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 8 octobre 1874, 3 juin 1875, 14 février et 24 juillet 1876;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux ou de locomotives

État n° 2 annexé au décret du 16 août 1876.

CHEMINS VICINAUX D'INTÉRÊT COMMUN.

Répartition d'une somme de 750.000 francs.

(Exécution des lois des 11 juillet 1868, 25 juillet 1873 et 15 août 1876.)

DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2	DÉPARTEMENTS. 1	SOMME accordée à chaque département. 2
	francs.		francs.
Ain	8.426	Report	481.189
Aisne	10.566	Loiret	3.237
Allier	28.059	Lot	8.273
Alpes (Basses-)	21.579	Lot-et-Garonne	3.112
Alpes (Hautes-)	5.384	Lozère	15.786
Alpes-Maritimes	11.814	Maine-et-Loire	7.417
Ardèche	10.837	Manche	5.226
Ardennes	3.602	Marne	5.163
Ariége	11.653	Marne (Haute-)	13.946
Aube	13.010	Mayenne	1.671
Aude	11.036	Meurthe-et-Moselle	2.652
Aveyron	10.524	Meuse	9.237
Bouches-du-Rhône	6.842	Morbihan	7.527
Calvados	15.822	Nièvre	11.092
Cantal	18.048	Nord	6.985
Charente	5.590	Oise	»
Charente-Inférieure	7.730	Orne	3.421
Cher	14.103	Pas-de-Calais	»
Corrèze	12.189	Puy-de-Dôme	34.756
Corse	67.013	Pyrénées (Basses-)	5.385
Côte-d'Or	4.084	Pyrénées (Hautes-)	3.758
Côtes-du-Nord	2.651	Pyrénées-Orientales	9.874
Creuse	21.093	Belfort (territoire de)	2.838
Dordogne	6.776	Rhône	5.095
Doubs	»	Saône (Haute-)	7.560
Drôme	8.159	Saône-et-Loire	637
Eure	»	Sarthe	2.745
Eure-et-Loir	12.670	Savoie	12.422
Finistère	7.792	Savoie (Haute-)	1.845
Gard	1.936	Seine	»
Garonne (Haute-)	1.519	Seine-Inférieure	»
Gers	1.651	Seine-et-Marne	»
Gironde	9.320	Seine-et-Oise	4.887
Hérault	9.252	Sèvres (Deux-)	14.929
Ille-et-Vilaine	7.289	Somme	»
Indre	12.917	Tarn	18.779
Indre-et-Loire	838	Tarn-et-Garonne	1.976
Isère	7.889	Var	2.562
Jura	3.577	Vaucluse	1.934
Landes	11.809	Vendée	»
Loir-et-Cher	14.322	Vienne	13.042
Loire	13.106	Vienne (Haute-)	3.804
Loire (Haute-)	16.365	Vosges	8.473
Loire-Inférieure	9.347	Yonne	3.722
A reporter	481.189	Total	750.000

(N° 190)

[18 août 1876.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux ou de locomotives des Andelys à Etrépagny, avec embranchement sur Guiseniers, Guitry et Chauvincourt, et approuve le traité de rétrocession passé entre le préfet de l'Eure et les sieurs de Borger *et* Vercken.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la demande présentée par le préfet de l'Eure à l'effet d'obtenir, pour le département, l'autorisation d'établir dans l'arrondissement des Andelys un réseau de voies ferrées à traction de chevaux ou de locomotives sur plusieurs voies dépendant tant de la grande voirie que de la voirie vicinale, communale et urbaine;

Vu l'avant-projet dressé par les ingénieurs, notamment le plan et le cahier des charges visés par l'ingénieur en chef, le 28 mai 1876;

Vu les pièces de l'enquête ouverte en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Vu notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 20 juin 1876;

Vu les délibérations du conseil général de l'Eure, et notamment celle du 26 avril 1876;

Vu les délibérations du conseil municipal des Andelys, notamment celle du 8 juin 1876;

Vu les délibérations des autres communes intéressées;

Vu les lettres du préfet, des 21 avril 1875, 6 janvier, 1er avril et 12 juillet 1876;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur, en date du 20 avril 1876;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 8 octobre 1874, 3 juin 1875, 14 février et 24 juillet 1876;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux ou de locomotives

comprenant une ligne principale des Andelys à Étrépagny par Tourny et les Thilliers, avec trois embranchements sur Guiseniers, sur Guitry et sur Chauvincourt, tel qu'il est indiqué sur le plan ci-annexé,

Art. 2. — Le département de l'Eure est autorisé à établir et à exploiter les dites voies ferrées à ses risques et périls, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé. Ce cahier des charges sera revisé et remplacé par un cahier des charges définitif dans le délai d'un an.

Art. 3. — Est approuvé le traité passé, le 18 août 1876, entre le préfet de l'Eure et les sieur *de Borger* et *Vercken*, pour la rétrocession de l'entreprise mentionnée à l'article ci-dessus, lequel traité demeurera aussi annexé au présent décret.

Art. 4. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de cette entreprise devront être accomplies dans le délai d'un an, à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

TRAITÉ.

Entre le préfet du département de l'Eure, agissant au nom du département en vertu d'une délibération du conseil général du 26 avril dernier,

D'une part,

M. *Albiot*, représentant de M. *de Borger*, et M. *L. Vercken*, constructeurs de tramways, demeurant à Paris, rue de Londres, n° 20,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de l'Eure, demandeur en concession d'un réseau de tramways comprenant une ligne principale des Andelys à Étrépagny par Tourny et les Thilliers, avec embranchements sur Guiseniers, sur Guitry et sur Chauvincourt, rétrocède, par ces présentes, à MM. *de Borger* et *Vercken* l'établissement et l'exploitation du dit réseau.

Art. 2. — Par le fait de cette rétrocession, MM. *de Borger* et *Vercken* sont subrogés à toutes les obligations imposées au département lui-même, ainsi qu'aux avantages qui lui sont assurés par le cahier des charges annexé au décret de concession.

Art. 3. — La subvention que le département s'est engagé à payer aux concessionnaires par kilomètre de voie livrée à l'exploitation reste fixée à 300 fr. par an ; mais, en raison de charges spéciales qui doivent peser sur l'entreprise à ses débuts, le département consent à accorder pendant les trois premières années, à dater de l'ouverture de l'exploitation, une subvention supplémentaire de 100 francs par kilomètres et par an.

Art. 4. — Pour garantir l'exécution de leurs engagements, MM. *de Borger*

et *Vercken* verseront à la caisse de M. le trésorier payeur général de l'Eure un cautionnement en numéraire ou en rentes sur l'État dont le montant est fixé à 800 francs par kilomètre de longueur de lignes concédées.

Ce versement sera effectué par les concessionnaires dans le délai de quinze jours, à dater de la notification qui leur sera faite du décret d'utilité publique.

Les trois quarts de ce cautionnement leur seront restitués après la réception définitive des travaux ; le dernier quart restera consigné pendant toute la durée de l'exploitation.

Art. 5. — MM. *de Borger* et *Vercken* devront faire élection de domicile aux Andelys. Dans le cas de non-élection, toute notification ou signification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie des Andelys.

Fait et signé en double original, le 18 août 1876.

Le Préfet de l'Eure,
Signé Tassin.

Le Président du conseil général de l'Eure,
Signé Pouyer-Quertier.

Lu et approuvé :
Par procuration de M. *de Borger*,
Signé Albiot.

Lu et approuvé :
Signé L. Vercken.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le département de l'Eure est autorisé à placer à ses risques et périls, sur les voies publiques ci-après désignées, dépendant tant de la grande voirie que de la petite voirie vicinale, communale ou urbaine, un réseau de voies ferrées à traction de chevaux ou de locomotives, et à y établir un service de voyageurs et de marchandises.

Ce réseau comprendra les lignes suivantes :

1° Une ligne principale allant des Andelys à Étrépagny par Tourny et les Thilliers.

Cette ligne partira d'un point situé sur la route départementale, n° 5, en face le pont de la rivière de Gambon, suivra la route départementale, n° 5, le boulevard Saint-Jean, le chemin vicinal de grande communication, n° 4, jusqu'à sa rencontre avec la route nationale, n° 181, la dite route nationale jusqu'au bourg des Thilliers, puis le chemin vicinal de grande communication, n° 6, jusqu'à Étrépagny ;

2° Un embranchement partant de la ligne principale pour aboutir à la

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui des tramways de la ville du Havre (*Annales* 1874, p. 328), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

bascule de Guiseniers, en suivant le chemin vicinal de grande communication, n° 10;

3° Un embranchement allant de la route nationale, n° 181, à la bascule de Fontenay et à Guitry, en suivant le chemin vicinal de grande communication n° 9, jusqu'à un point situé au delà de cette dernière localité au bas de la côte du chemin vicinal, dans la direction de Forêt-la-Folie;

4° Et un embranchement allant de Gamaches à la bascule de Chauvincourt, en suivant le chemin communal.

Art. 2. Le département de l'Eure est autorisé à passer des traités avec une ou plusieurs compagnies, pour l'établissement et l'exploitation de la ligne et des embranchements ci-dessus décrits. Ces traités devront assurer l'exécution des clauses du présent cahier des charges. Ils seront approuvés par décrets rendus en Conseil d'État.

Le département de l'Eure restera, dans tous les cas, garant envers l'État de l'accomplissement des obligations que ce cahier des charges lui impose.

Art. 3. — La pose des voies ferrées et tous les travaux qui en dépendent devront être entièrement terminés et le service mis en complète activité dans le délai d'un an, à partir de la date du décret de concession.

Art. 4. — Le département de l'Eure soumettra à l'approbation de l'administration supérieure, dans un délai de deux mois au plus, à dater de l'obtention du décret de concession, le projet complet tant de l'ensemble du réseau à établir que de tous les détails d'exécution des ouvrages qui s'y rapportent.

Ce projet sera composé des pièces ci-après:

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Des profils en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir:

Les distances kilométriques de la ligne principale, comptées à partir de son origine, et celle des embranchements, comptées à partir du point où ils se détachent de la ligne principale, la longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe, la longueur des alignements droits et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif reproduisant, sous forme de tableau, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

Avant comme pendant l'exécution, le département ou ses ayants droit auront la faculté de proposer, aux projets approuvés, les modifications qu'ils jugeraient utiles; mais ces modifications ne pourront être réalisées qu'après avoir reçu l'approbation de l'administration supérieure.

De son côté, l'administration conservera le droit d'ordonner d'office, dans la disposition des voies ferrées, les modifications dont l'expérience ou les changements à faire sur les voies publiques feraient connaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

Art. 5. — La position des bureaux d'attente et de contrôle qui pourront être autorisés sur la voie publique, celles des égouts, de leurs bouches et regards, et des conduites d'eau et de gaz, devront être indiquées sur les plans présentés par le département ou ses ayants droit, ainsi que tout ce qui serait de nature à influer sur la position de la voie et sur la régularité des divers services qui peuvent en être affectés.

Art. 6. — La voie sera simple, sauf sur des points où des gares d'évitement reconnues nécessaires auront été prévues au projet approuvé par l'administration supérieure.

Les rails seront posés au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal. Ils seront établis, à moins d'autorisation contraire, sur les accotements des routes et chemins et partout où les concessionnaires emploieront la traction animale ; les rails seront compris dans un empierrement de 0m,20 d'épaisseur qui régnera dans l'entre-rail et à 0m,50 au moins de chaque côté. Sur les parties de lignes où ne devront jamais circuler, pour la traction, que des locomotives, les trottoirs ou contre-allées pourront rester, sur toute la largeur de la voie, dans le même état qu'avant la pose des rails; mais l'administration supérieure conservera toujours le droit d'exiger que l'empierrement y soit établi tel qu'il est indiqué ci-dessus, partout où elle le jugera nécessaire.

Dans les parties où les rails seront posés dans les chaussées pavées, le pavage sera refait dans l'entre-rail et jusqu'à 0m,32 au moins de chaque côté.

Lorsque les voies de fer emprunteront ou traverseront les chaussées d'empierrement des routes nationales, un pavage sera établi dans l'entre-voie et sur deux zones latérales de 0m,32 de largeur au moins de chaque côté. On fera d'ailleurs usage de contre-rails, et la largeur des vides ou ornières ne pourra pas excéder 20 millimètres pour les parties droites et 32 millimètres pour les parties courbes.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails sera de 1 mètre.

L'administration supérieure déterminera, sur la proposition du département, la forme, le poids et le mode d'attache des rails.

En cas d'adoption de la traction par la vapeur, la voie, à moins de décision contraire de l'administration supérieure, sera composée de rails *Vignole*, réunis par des éclisses et posés sur des traverses exactement à la façon des voies des chemins de fer ordinaires.

Les rails seront en fer et du poids de 12 kilogrammes au moins par mètre courant. Dans les parties inclinées à plus de 0m,04 par mètre, on fera usage de rails en acier du même poids.

Les traverses seront en chêne et ne pourront pas avoir moins de 0m,14 sur 0m,08 d'équarrissage et 1m,50 de longueur.

Elles seront espacées de 0m,90 au plus d'axe en axe.

Les locomotives employées pour la traction auront un poids compris entre 6 et 8 tonnes au maximum.

Elles ne seront mises en circulation qu'après avoir été soumises aux épreuves et vérifications réglementaires.

Art. 7 et 8. — [*Voir les mêmes articles du type indiqué.*)

Art. 9. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans les dites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées, au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire pour opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Dans le cas où les voies ferrées seraient placées sur les trottoirs ou contre-allées en terre, il sera établi, ainsi qu'il est dit à l'article 6 ci-dessus, une chaussée empierrée pour la circulation des chevaux employés à l'exploitation.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf et qui n'auraient pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissés à la disposition du département ou de ses ayants droit.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 10. — Les travaux d'établissement et d'entretien seront exécutés sous le contrôle des ingénieurs de l'État, pour tout le réseau, quelle que soit la nature de la voie sur laquelle les rails seront posés.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Art. 11. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de voies assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à leur vérification par les ingénieurs chargés du contrôle. Le procès-verbal de cette opération dressé par ces derniers sera transmis par le préfet au ministre des travaux publics, qui autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des dites parties de voies et la perception des prix de transport et droits de péage ci-après spécifiés.

Lorsque tous les travaux compris dans la concession seront terminés, ils feront l'objet d'une vérification générale dans la même forme que pour les vérifications partielles.

La réception générale et définitive de ces travaux ne pourra être prononcée que par le ministre des travaux publics,

TITRE II.

ENTRETIEN. ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état.

Cet entretien comprendra celui des empierrements et pavages sur les largeurs fixées à l'article 6.

Si la voie ferrée, une fois terminée, n'est pas constamment entretenue en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 19.

Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique si-

tuées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Art. 13. — Il sera établi par le concessionnaire, en nombre suffisant, des agents et des cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien des voies ferrées.

Art. 14. — Les types des diverses voitures et des lomotives à mettre en service devront être soumis à l'approbation préalable de l'administration supérieure.

Les voitures destinées au transport des voyageurs seront du meilleur modèle, suspendues sur ressorts, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées, et fermées à glaces, leur largeur sera de 2m,15 au plus.

Ces voitures devront remplir les conditions de police réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Il y aura des places de deux classes.

On se conformera, pour la disposition des places de chaque classe, aux mesures qui seront arrêtées par l'administration.

Art. 15. — L'entretien et la réparation des voies ferrées, avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation seront soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Le service de l'entretien et de l'exploitation est d'ailleurs assujetti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler les dispositions, l'aménagement la circulation et le stationnement des voitures.

Les frais de contrôle seront à la charge du département de l'Eure et seront réglés par l'administration supérieure, sur les propositions du préfet.

TITRE III.

DURÉE, ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quarante-cinq ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux.

Art. 17. — A l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du département et de ses rétrocessionnaires sur les voies ferrées. L'État entrera immédiatement en jouissance de ces voies et de leurs dépendances établies sur la voie publique, tant sur les routes nationales et départementales que sur les rues et chemins vicinaux; les concessionnaires seront tenus de lui remettre le tout en bon état d'entretien et sans indemnité.

Quant aux autres objets mobiliers ou immobiliers servant à l'exploitation, l'État se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint.

Ces dispositions ne seront toutefois appliquées qu'au cas où le Gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Art. 18. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, qu'à l'expiration de la concession les voies devront être supprimées en tout ou en

partie, les voies supprimées seront enlevées et les lieux remis dans leur état primitif, par les soins et aux frais du département ou de ses ayants droit, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 19. — A défaut d'accomplissement soit des prescriptions relatives à la présentation des projets ou à l'achèvement des travaux, soit des autres obligations qui sont imposées par le présent cahier des charges, le ministre des travaux publics pourra prononcer la déchéance.

Si la déchéance est prononcée, l'administration supérieure, après avoir entendu le département, les communes et les rétrocessionnaires intéressés, et après que le ministre de l'intérieur aura donné son avis, ordonnera la suppression, soit partielle, soit totale, des travaux, ou leur conservation, et l'exploitation des voies ferrées sur des bases qu'elle arrêtera. Dans le cas de la suppression, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Art. 20. — En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation, l'administration supérieure prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service et pour réorganiser ensuite une exploitation régulière.

Si, dans un délai de six mois cette réorganisation ne peut s'effectuer, la déchéance pourra être également prononcée.

Art. 21. — Les dispositions des articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où les obligations du concessionnaire n'auraient pas été remplies par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 22 — A titre d'indemnité de la dépense et à raison des charges que la présente concession peut entraîner, le Gouvernement accorde au département de l'Eure l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX		
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	de péage.	de transport.	totaux.
Voyageurs.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re cl.). .	0,075	0,075	0,15
Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,05	0,05	0,10
Enfants.			
Au-dessous de quatre ans les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
De quatre à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Au-dessus de sept ans, ils payent place entièce.			
Animaux.			
Chiens. (Ils suivront les voitures ou seront tenus en laisse sur la plate-forme et ne donneront lieu à la perception d'aucune taxe	»	»	Mémoire
Bœufs. — Vaches. — Taureaux. — Chevaux. — Mulets. — Bêtes de trait.	0,10	0,10	0,20
Veaux et porcs.	0,04	0,04	0,08
Moutons. — Brebis. — Agneaux. — Chèvres.	0,025	0,025	0,05
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Classe spéciale.			
Betteraves et autres produits de toute nature dirigés vers les sucreries ou en provenant et destinés au service et à l'exploitation des dits établissements	0,09	0,16	0,25
Première classe.			
Excédants de bagages. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et toutes autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Pailles. — Fourrages	0,075	0,075	0,15
Deuxième classe.			
Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Bitumes. — Coton. — Laines. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Cailloux et sables.	0,06	0,06	0,12

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuera lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens : dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 2 kilomètres, elle sera comptée pour 2 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne, ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages, les coupures sont établies : 1° de zéro à 5 kilogrammes ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque ne pourra être moindre de 0f,40.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration supérieure, qui prononcera définitivement.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de 2.000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles dépassant ce poids, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration supérieure, sur la proposition du concessionnaire.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 francs ;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au

plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.

Dans les quatre cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration supérieure, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 23. — Après adoption des tarifs généraux ou spéciaux applicables aux lignes concédées, le département ou ses ayants droit resteront libres d'abaisser, s'ils le jugent à propos, tout ou partie des dits tarifs, mais les taxes réduites ne pourront être modifiées, soit pour les relever partiellement, soit pour les ramener au maximum autorisé, qu'en vertu de décisions ministérielles prises sur les propositions du concessionnaire, le service du contrôle entendu, et fixant les délais à observer tant pour l'affichage préalable que pour l'application des dites modifications.

Le délai sera de trois mois au moins pour les taxes qu'on voudra relever après les avoir abaissées.

Ces dispositions seront applicables aux billets d'aller et retour pour voyageurs qu'il pourra y avoir lieu de délivrer pour certains trajets dans des circonstances spéciales.

Art. 24. — Au moyen de la perception de ces tarifs, le transport des voyageurs et celui des marchandises devront avoir lieu avec soin, exactitude et célérité ; à cet effet, on devra mettre et entretenir en circulation, en toute saison, le nombre de voitures et de chevaux réclamé par les besoins du service, en se conformant aux dispositions arrêtées à cet égard par l'administration supérieure.

Art. 25. — Les tarifs ci-dessus déterminés pourront être revisés tous les cinq ans par l'administration supérieure, le département et les concessionnaires entendus, ainsi que les communes intéressées, après le renouvellement des formalités qui auront précédé leur établissement et après avoir pris l'avis de M. le ministre de l'intérieur.

Art. 26. — (*Voir l'article correspondant du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 27. — Les soldats et les sous-officiers de toutes armes, en uniforme, seront transportés à moitié prix.

Art. 28. — Les ingénieurs et les agents chargés de la surveillance de la voie auront le droit de circuler gratuitement sur tout le réseau, dans les voitures du concessionnaire.

Ils seront munis, à cet effet, de cartes délivrées par l'ingénieur en chef du contrôle et visées par le préfet, ainsi que par le rétrocessionnaire, en cas de rétrocession.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 29. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 30. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux

partie, les voies supprimées seront enlevées et les lieux remis dans leur état primitif, par les soins et aux frais du département ou de ses ayants droit, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 19. — A défaut d'accomplissement soit des prescriptions relatives à la présentation des projets ou à l'achèvement des travaux, soit des autres obligations qui sont imposées par le présent cahier des charges, le ministre des travaux publics pourra prononcer la déchéance.

Si la déchéance est prononcée, l'administration supérieure, après avoir entendu le département, les communes et les rétrocessionnaires intéressés, et après que le ministre de l'intérieur aura donné son avis, ordonnera la suppression, soit partielle, soit totale, des travaux, ou leur conservation, et l'exploitation des voies ferrées sur des bases qu'elle arrêtera. Dans le cas de la suppression, les ouvrages seront démolis et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Art. 20. — En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation, l'administration supérieure prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service et pour réorganiser ensuite une exploitation régulière.

Si, dans un délai de six mois cette réorganisation ne peut s'effectuer, la déchéance pourra être également prononcée.

Art. 21. — Les dispositions des articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où les obligations du concessionnaire n'auraient pas été remplies par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 22 — A titre d'indemnité de la dépense et à raison des charges que la présente concession peut entraîner, le Gouvernement accorde au département de l'Eure l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
TARIF.			
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voyageurs.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re cl.). .	0,075	0,075	0,15
Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe).	0,05	0,05	0,10
Enfants.			
Au-dessous de quatre ans les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
De quatre à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Animaux.			
Chiens. (Ils suivront les voitures ou seront tenus en laisse sur la plate-forme et ne donneront lieu à la perception d'aucune taxe.	"	"	Mémoire
Bœufs. — Vaches. — Taureaux. — Chevaux. — Mulets. — Bêtes de trait.	0,10	0,10	0,20
Veaux et porcs.	0,04	0,04	0,08
Moutons. — Brebis. — Agneaux. — Chèvres.	0,025	0,025	0,05
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Classe spéciale.			
Betteraves et autres produits de toute nature dirigés vers les sucreries ou en provenant et destinés au service et à l'exploitation des dits établissements.	0,09	0,16	0,25
Première classe.			
Excédants de bagages. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et toutes autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Pailles. — Fourrages	0,075	0,075	0,15
Deuxième classe.			
Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Bitumes. — Coton. — Laines. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Cailloux et sables.	0,06	0,06	0,12

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuera lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens : dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 2 kilomètres, elle sera comptée pour 2 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne, ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages, les coupures sont établies : 1° de zéro à 5 kilogrammes ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque ne pourra être moindre de 0f,40.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration supérieure, qui prononcera définitivement.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de 2.000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles dépassant ce poids, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration supérieure, sur la proposition du concessionnaire.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 francs ;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au

plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.

Dans les quatre cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration supérieure, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 23. — Après adoption des tarifs généraux ou spéciaux applicables aux lignes concédées, le département ou ses ayants droit resteront libres d'abaisser, s'ils le jugent à propos, tout ou partie des dits tarifs, mais les taxes réduites ne pourront être modifiées, soit pour les relever partiellement, soit pour les ramener au maximum autorisé, qu'en vertu de décisions ministérielles prises sur les propositions du concessionnaire, le service du contrôle entendu, et fixant les délais à observer tant pour l'affichage préalable que pour l'application des dites modifications.

Le délai sera de trois mois au moins pour les taxes qu'on voudra relever après les avoir abaissées.

Ces dispositions seront applicables aux billets d'aller et retour pour voyageurs qu'il pourra y avoir lieu de délivrer pour certains trajets dans des circonstances spéciales.

Art. 24. — Au moyen de la perception de ces tarifs, le transport des voyageurs et celui des marchandises devront avoir lieu avec soin, exactitude et célérité ; à cet effet, on devra mettre et entretenir en circulation, en toute saison, le nombre de voitures et de chevaux réclamé par les besoins du service, en se conformant aux dispositions arrêtées à cet égard par l'administration supérieure.

Art. 25. — Les tarifs ci-dessus déterminés pourront être revisés tous les cinq ans par l'administration supérieure, le département et les concessionnaires entendus, ainsi que les communes intéressées, après le renouvellement des formalités qui auront précédé leur établissement et après avoir pris l'avis de M. le ministre de l'intérieur.

Art. 26. — (*Voir l'article correspondant du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 27. — Les soldats et les sous-officiers de toutes armes, en uniforme, seront transportés à moitié prix.

Art. 28. — Les ingénieurs et les agents chargés de la surveillance de la voie auront le droit de circuler gratuitement sur tout le réseau, dans les voitures du concessionnaire.

Ils seront munis, à cet effet, de cartes délivrées par l'ingénieur en chef du contrôle et visées par le préfet, ainsi que par le rétrocessionnaire, en cas de rétrocession.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 29. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 30. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux

exécutés sur la voie publique, le département pourra être tenu de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément ses voies, soit en les branchant l'une sur l'autre, soit en employant à la traversée de l'obstacle des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

Art. 31. — Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, et, en outre, d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celles qui font l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établies en prolongement des mêmes voies.

Moyennant le droit de péage tel qu'il est ci-dessus fixé par l'article 22 et les arrangements qu'ils prendront avec le département ou ses ayants droit, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur ces lignes, et réciproquement.

Dans le cas où le département et ses ayants droit et les concessionnaires de ces embranchements ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le ministre statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Les autorisations prévues ci-dessus ne seront accordées qu'après enquête et dans la même forme que la présente autorisation. Le département et les communes intéressées seront entendus, et le ministre de l'intérieur sera appelé à donner son avis.

Art. 32 à 34. — (*Voir les articles correspondants du type.*)

Art. 35. — Toute notification ou signification adressée au département de l'Eure sera valable lorsqu'elle aura été faite au secrétariat général de la préfecture, à Évreux.

Art. 36. — Les contestations qui s'élèveraient entre le département et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Eure, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 37. — Le département sera tenu de faire déposer à la préfecture, à Évreux, un plan détaillé de ses voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au ministre des travaux publics, pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 38. — Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

(N° 191)

[24 août 1876.]

Décret qui ouvre au gouvernement général civil de l'Algérie, sur l'exercice 1876, *un crédit de* 232.800 *francs à titre de fonds de concours versés au trésor, pour l'exécution de travaux publics.*

(N° 192)

[24 août 1876.]

Décret qui ouvre au gouvernement général civil de l'Algérie, sur l'exercice 1876, *un crédit de* 400.000 *francs à titre de fonds de concours versés au trésor par la chambre de commerce de Philippeville, pour les travaux du port de cette ville.*

CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 193)

[12 février 1875.]

Algérie. — Travaux publics. — Décompte. — Construction de route. — Conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Ministre de l'intérieur contre sieur Beretta.) — *Travaux de terrassement et de déblais notablement différents de ceux prévus (augmentation de* 26 *p.* 100). — *Déblais de nature imprévue* (11 *p.* 100 *du cube total*). — *Axe de la route sensiblement modifié* (38 *p.* 100 *de la longueur de la route*).—*Inapplicabilité des prix moyens du bordereau. — Prix nouveaux, article* 29 (1). — *Rabais sur les terrassements et déblais. — Inapplicabilité aux terrains de nature imprévue* (2). — *Matériaux. — Changement de carrière imposé. — Prix nouveaux, article* 29. — *Façons de maçonnerie. — Absence d'ordre écrit, article* 10 (3). — *Maintien du prix du bordereau. — Bois de*

(1-2-3) Voir *Conférences* de M. Aucoc, V, 2, n[os] 626, 627, 638, 639, 673.

charpente. — Changement de forêt après abatage. — Indemnité. — Carrière. — Changement sur la demande de l'entrepreneur sans demande de prix supplémentaire. — Maintien du prix du bordereau. — Retard dans les payements. — Pas de dommages-intérêts autres que les intérêts, trois mois après réception définitive (1). — *Demande en capitalisation d'intérêts dus pour moins d'un an: Rejet.—En matière de décomptes de travaux publics, les ministres ne peuvent pas demander que l'entrepreneur soit condamné aux dépens envers l'Etat.— Ils peuvent former leur pourvoi sans frais. — En ce qui touche l'entrepreneur, décidé que, dans l'espèce, il n'y avait pas lieu de lui allouer les dépens. — Procédure. — Recours incident. — Double degré de juridiction. — Répartition des frais d'expertise entre l'Etat et l'entrepreneur. — Dépens.*

Vu la requête présentée pour le ministre de l'intérieur tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté, du 6 février 1873, par lequel le conseil de préfecture d'Alger, statuant sur le décompte de l'entreprise des travaux de construction de la route nationale, n° 5, d'Alger à Constantine, a condamné l'État à payer au sieur Beretta, entrepreneur, diverses sommes, en sus de celles portées au décompte (V. dans l'arrêt, les demandes et moyens des parties) ;

Vu le mémoire en défense et recours incident pour le sieur Beretta ;

Vu les conclusions additionnelles présentées pour le sieur Beretta ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Vu les articles 1153 et 1154 du Code civil ;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux des ponts et chaussées, du 16 novembre 1866 ;

En ce qui concerne les terrassements :

Sur le pourvoi du ministre de l'intérieur :

Considérant que le conseil de préfecture, se fondant sur ce que le cube des déblais à exécuter avait dépassé celui qui était prévu au projet, sur ce qu'il s'était rencontré des déblais de nature imprévue, et sur ce que l'axe de la route avait été sensiblement modifié, a refusé d'appliquer les prix moyens fixés au bordereau et a appliqué des prix nouveaux et distincts pour chaque nature de déblais, proposés par les experts ; que le ministre de l'intérieur

(1) Voir *Conférences* de M. Aucoc.

soutient que le bordereau des prix de l'entreprise ayant établi un prix uniforme pour le mètre cube de déblai de toute nature à exécuter dans chacune des quatre sections de la route, et que ce prix seul doit être appliqué ;

Considérant qu'il résulte des rapports d'expertise, d'une part, qu'il s'est rencontré des déblais de nature imprévue qui n'étaient pas entrés dans les prévisions du projet, et que le cube des déblais de nature prévue a été notablement augmenté ; d'autre part, que l'axe de la route a été modifié, dans les deux premières sections entre les profils zéro et 60, entre les piquets 171 et 187, et entre les profils 340 et 482, et dans les troisième et quatrième sections, entre le profil 580 et le pont de 40 mètres, et entre le pont de 40 mètres et le Dra-el-Attuch ; que de l'ensemble de ces faits il résulte que les travaux de terrassements et de déblais, qu'a exécutés le sieur Beretta, ont été notablement différents de ceux en vue desquels avaient été fixés les prix moyens du bordereau ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a appliqué des prix nouveaux aux terrassements et aux déblais ;

En ce qui concerne le pourvoi incident du sieur Beretta :

Considérant que le sieur Beretta demande, d'une part, que les prix nouveaux soient appliqués aux déblais constatés au décompte définitif, et qui ne figuraient pas au décompte général de 1870, soumis au conseil de préfecture ; d'autre part, que le rabais de 7 p. 100 consenti par lui ne soit pas appliqué à ces prix nouveaux;

Considérant, sur le premier point, que le sieur Beretta n'est pas recevable à porter devant le Conseil d'État une contestation relative au décompte définitif, qui n'a pas été soumise au conseil de préfecture; sur le second point, qu'il y a lieu de faire une distinction entre les prix, dont les experts ont puisé les éléments dans le bordereau, et auxquels il y a lieu de faire l'application du rabais, et ceux qu'ils ont établis d'après une composition entièrement nouvelle ; que le prix de 3f,315 pour poudingues et rochers (1re et 2e section), et pour poudingues compactes (3e et 4e section), est le seul qui présente ce caractère, et pour lequel le sieur Beretta soit fondé à demander que le rabais ne soit pas appliqué ;

En ce qui concerne les maçonneries de moellons ordinaires des 3e et 4e sections :

Considérant que le ministre de l'intérieur ne conteste pas que l'Oued-Eddons et que l'Oued-Saïan, désignés pour fournir les moellons ordinaires des 3e et 4e sections ont été insuffisants, et que ces matériaux ont dû être extraits, en partie, de la carrière

d'Aumale, mais qu'il soutient qu'il n'y avait pas lieu d'établir un prix nouveau, les prix d'extraction pour la carrière d'Aumale étant indiqués au bordereau ;

Considérant que, d'après le devis, la carrière d'Aumale ne devait fournir qu'un nombre restreint de matériaux déterminés ; que l'entrepreneur ayant dû extraire de cette carrière des matériaux d'une autre nature, qui devaient être fournis par d'autres carrières, c'est avec raison que le conseil de préfecture a considéré ces travaux comme imprévus, et leur a appliqué des prix nouveaux ; que le sieur Beretta n'établit pas, dans son recours incident, que ces prix, fixés conformément aux propositions des experts, soient insuffisants ;

En ce qui concerne les façons de maçonnerie pour les parements du pont de 6 mètres (4e section) :

Considérant que le sieur Beretta n'a produit aucun ordre lui prescrivant d'exécuter en moellons smillés les parements de maçonnerie du pont de 6 mètres (4e section) ; que, dans ces circonstances, le ministre de l'intérieur est fondé à soutenir que c'est à tort qu'un prix supplémentaire de 1f,90 par mètre carré a été alloué au sieur Beretta par le conseil de préfecture ;

En ce qui concerne les charpentes des maisons de cantonniers :

Considérant que les bois, destinés aux charpentes des maisons de cantonniers, devaient être pris dans la forêt de Ksenna ; que le sieur Beretta fit procéder, dans cette forêt, à l'abatage des arbres, et que, après cette opération, les bois ayant été reconnus impropres à leur destination, il obtint l'autorisation de fournir d'autres bois ; que les opérations, effectuées dans la forêt de Ksenna, ont entraîné l'entrepreneur dans des dépenses dont il est juste que l'État l'indemnise ; que le sieur Beretta n'établit pas dans son recours incident que la somme de 4.337f,14, qui lui a été allouée de ce chef, soit insuffisante ;

Sur les chefs spéciaux du recours incident du sieur Beretta :

En ce qui concerne l'exploitation de la carrière des Beni-Rhanes :

Considérant que le sieur Beretta, en proposant à l'administration, qui accepta cette proposition, la substitution de la carrière des Beni-Rhanes à celle désignée au devis pour les maçonneries de pierres de taille et moellons piqués de la 1re section, n'a pas demandé qu'il fût appliqué à ces matériaux un prix autre que celui porté au bordereau ; qu'il n'est pas fondé, dès lors, à demander aujourd'hui qu'un prix nouveau soit fixé par application de l'article 29 des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866 ;

En ce qui concerne les dommages-intérêts réclamés par le sieur Beretta, pour dommages causés par la suspension des travaux résultant de retards dans les payements, du fait de l'administration :

Considérant que, aux termes de l'article 49 des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866, les payements ne pouvant être faits qu'au fur et à mesure des fonds disponibles, il ne sera jamais alloué d'indemnité, sous aucune dénomination, pour retard de payement pendant l'exécution des travaux, et que l'entrepreneur aura droit seulement aux intérêts qui lui seront dus trois mois après la réception définitive des travaux ; que c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté, par application de cet article, la demande en dommages-intérêts du sieur Beretta ;

Sur les intérêts :

Considérant que, aux termes de l'article 49 précité des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866, les intérêts ne peuvent courir au profit de l'entrepreneur que trois mois après la réception définitive des travaux ; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué au sieur Beretta les intérêts, à partir du jour de la demande, demande qui était antérieure à la réception définitive, et qu'il y a lieu de décider que l'entrepreneur n'y aura droit qu'à l'expiration du délai de trois mois après la réception définitive ;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que, bien que la date de la réception définitive ne soit pas indiquée au dossier, il est certain que, le 28 février 1874, date de la demande des intérêts des intérêts, il n'est pas dû une année d'intérêts ; qu'il n'y a pas lieu, dès lors, d'allouer les intérêts des intérêts, par application de l'article 1154 du Code civil ;

Sur les dépens :

Considérant que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire, en mettant quatre cinquièmes des frais d'expertise à la charge de l'État et un cinquième à la charge du sieur Beretta ; que, pour les dépens devant le Conseil d'État, le sieur Beretta n'est pas fondé à demander qu'ils soient mis à la charge de l'État, et que le ministre de l'intérieur, qui pouvait former son pourvoi sans frais, n'est pas recevable à demander qu'il lui soit alloué des dépens ;

Art. 1er. — Les terrassements seront payés au sieur Beretta, d'après les prix nouveaux fixés par le conseil de préfecture, mais le rabais de l'adjudication ne sera pas appliqué au prix de 3f,315 pour les poudingues et rochers durs (1re et 2e section) et au

même prix de $3^f,315$ pour les poudingues compactes (3ᵉ et 4ᵉ section).

Art. 2. — Le sieur Beretta n'aura pas droit au supplément de $1^f,90$ par mètre carré, qui lui a été alloué à tort pour les façons de maçonnerie aux parements du pont de 6 mètres (4ᵉ section).

Art. 3. — Les intérêts à 10 p. 100 des sommes dues au sieur Beretta ne courront au profit du dit sieur Beretta qu'à partir de l'expiration du délai de trois mois après la réception définitive des travaux. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions des parties rejeté.)

(N° 194)

[12 février 1875.]

Travaux publics. — Communes. — Église. — Dégradations. — Architecte et entrepreneur. — Responsabilité. — Frais d'expertise. — Honoraires d'architecte. — (Commune de la Nouvelle contre héritiers Lévy et sieur Cals.) *— Maçonneries des façades intérieures et extérieures. — Emploi de pierres se détériorant au contact de l'air et non prises à la carrière indiquée.— Choix des pierres mal surveillé par l'architecte.— Aggravation par suite des retards dans l'exécution, imputables à la commune qui n'avait pas disponibles les fonds nécessaires. — Travaux de réfection. — Partage de responsabilité entre l'architecte (un quart), l'entrepreneur (un autre quart) et la commune (la moitié). — Partage des frais d'expertise dans la même proportion.—Décidé que l'architecte a droit à l'intégralité des honoraires stipulés au cahier des charges.*

Vu la requête présentée pour la commune de la Nouvelle (Aude) tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 19 avril précédent par lequel le conseil de préfecture de l'Aude, sur la demande de la dite commune, tendant à faire déclarer responsable des dégradations survenues dans les bâtiments en construction d'une église, le sieur Cals, architecte, et les héritiers du sieur Lévy, entrepreneur de travaux publics, chargés de la construction de cette église, au lieu d'ordonner le remplacement aux frais de qui de droit par des matériaux neufs et de bonne qualité, de tous ceux reconnus défectueux dans l'expertise, s'est borné à condamner les héritiers Lévy, et au cas où ils seraient insolvables, le sieur

Cals, à diverses réparations et réfections de détail à leurs frais, dont la dépense est évaluée à la somme de 6.695 francs; ce faisant, attendu qu'il a été reconnu dans l'expertise à laquelle il a été procédé que les maçonneries de la construction sont dès à présent dans un état de délabrement qui ne permet pas de les considérer comme acceptables; que les dégradations qui se sont produites proviennent de la mauvaise qualité des pierres de Beaucaire qui ont été employées; décider que les matériaux défectueux seront, aux frais de qui de droit, remplacés par des matériaux neufs et de bonne qualité; d'autre part, attendu que l'arrêté attaqué aurait à tort mis à la charge de la commune, en premier lieu, des frais pour honoraires de l'architecte chargé de la direction des réparations à exécuter; en deuxième lieu, les frais d'une première expertise qui a été déclarée sans effet, comme ayant eu lieu sans la participation des héritiers de l'entrepreneur, décharger la commune de ces condamnations, qui seront mises à la charge de qui de droit, condamner l'adversaire aux dépens;

Vu le mémoire présenté pour les héritiers Lévy tendant à ce qu'il plaise, d'une part, rejeter le recours de la commune de la Nouvelle, en ce qui touche les dits héritiers Lévy; d'autre part, et par voie de recours incident, décharger les dits héritiers Lévy des condamnations prononcées contre eux, attendu que l'entrepreneur s'est conformé strictement aux obligations du devis; que, dès lors, s'il s'est produit dans la construction des dégradations qui proviendraient exclusivement d'un vice du plan, l'entrepreneur ne peut à aucun titre en être déclaré responsable, le tout avec dépens;

Vu le mémoire présenté par le sieur Cals tendant à ce qu'il plaise, d'une part, rejeter le recours de la commune de la Nouvelle, en ce qui touche le sieur Cals; d'autre part, et par voie de recours incident, décharger le sieur Cals des condamnations prononcées contre lui, attendu que les dégradations survenues proviennent, non d'un vice du plan imputable à l'architecte, mais de l'emploi par l'entrepreneur de matériaux défectueux et notamment de pierres de taille de Beaucaire, provenant d'une carrière autre que celle prévue au devis; en second lieu, dire que c'est à tort que l'arrêté attaqué, dans une autre disposition, a déclaré que l'architecte n'aurait pas droit aux honoraires stipulés au marché sur le montant de la construction; subsidiairement, décider que c'est à tort que l'arrêté attaqué a rendu l'architecte soit solidairement, soit subsidiairement, au cas d'insolvabilité des héritiers de l'entrepreneur, responsable des condamnations prononcées contre

ceux-ci, en principal et dépens; condamner la commune requérante en tous dépens : ...

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 18 juillet 1837;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du procès-verbal ci-dessus visé de l'expertise, que les dégradations qui se sont produites dans les maçonneries tant des façades extérieures que de l'intérieur de l'église de la commune de la Nouvelle sont imputables à l'emploi qui a été fait dans ces maçonneries par l'entrepreneur Lévy, sous la direction de l'architecte Cals, d'un certain nombre de pierres de taille provenant des carrières de Beaucaire, qui se sont détériorées au contact de l'air pendant la durée de la construction; que, d'une part, l'entrepreneur, tout en faisant emploi, conformément au devis, de la pierre de taille de Beaucaire, ne s'est pas adressé, pour la fourniture de cette pierre, à la carrière spécialement déterminée, et qu'en fait, parmi des matériaux de bonne qualité il en a employé d'autres qui ont été reconnus défectueux; que, d'autre part, l'architecte, après avoir prescrit l'usage d'une pierre dont la qualité est inégale et qui est susceptible de se détériorer suivant les conditions dans lesquelles elle est employée, n'a pas exercé à l'égard tant des approvisionnements des matériaux que de leur emploi la surveillance à laquelle il était tenu par le cahier des charges; qu'ainsi l'un et l'autre doivent être déclarés responsables pour une part des dégradations survenues, mais que les conséquences dommageables de la faute qui peut leur être reprochée ont été, dans l'espèce, notablement aggravées par les conditions exceptionnelles de lenteur qui ont été apportées à l'exécution de l'entreprise, et que cette lenteur est du fait de la commune, qui n'a pu consacrer aux travaux qu'une somme annuelle insuffisante et sans proportion avec l'entreprise et les prévisions primitives du marché; que, dans ces circonstances, il sera fait une équitable appréciation de la responsabilité qui incombe à l'architecte et à l'entrepreneur, en mettant à la charge de chacun d'eux le quart de la dépense des travaux qui seront jugés nécessaires pour réparer les détériorations, et en décidant que le surplus, égal à la moitié de la dépense de ces travaux, demeurera à la charge de la commune;

Considérant que les experts, après avoir reconnu les dégradations signalées comme il est dit ci-dessus, et avoir constaté qu'elles ne sont pas de nature à compromettre la solidité de l'édifice, ont proposé, pour y porter remède, des travaux de réfection montant à 6.695 francs et consistant dans le démaigrissement et le refouillement des surfaces endommagées, et l'application sur ces surfaces

d'une couche d'huile de lin à l'intérieur, et d'un revêtement de ciment de Portland pour les façades extérieures; qu'il résulte de leur rapport que ces travaux constitueront une réparation suffisante des dégradations qui se sont produites; que, d'après les considérations qui précèdent, il y a lieu de mettre à la charge de l'architecte et de l'entrepreneur le quart pour chacun de la dite dépense de 6.695 francs et de laisser la moitié de cette dépense à la charge de la commune; que les honoraires de l'architecte chargé de la direction des dits travaux de réparation seront supportés par les mêmes parties dans la même proportion;

En ce qui touche les honoraires de l'architecte Cals :

Considérant que c'est à tort que l'arrêté attaqué a décidé que l'architecte Cals n'aurait pas droit à l'intégrité de ses honoraires stipulés au cahier des charges; que le sieur Cals est fondé à réclamer le payement de ses honoraires, conformément aux termes du marché;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant que la première expertise étant demeurée sans effet par le fait de la commune qui avait négligé d'appeler en cause les représentants de l'entrepreneur décédé, c'est avec raison que les frais de cette expertise ont été mis à sa charge; que, d'après les considérations qui précèdent, les frais de la deuxième expertise doivent être mis à la charge pour moitié de la commune, de l'architecte pour un quart, et de l'entrepreneur pour un quart;

Art. 1er. — L'arrêté attaqué est annulé dans ses dispositions par lesquelles il a : 1° condamné les héritiers Lévy, et, au cas où ils seraient insolvables, le sieur Cals, à exécuter à leurs frais les travaux de réfection des maçonneries déterminés dans l'expertise, et montant à 6.695 francs; 2° décidé que les honoraires de l'architecte chargé de la direction de ces réparations demeureraient à la charge de la commune; 3° rejeté la demande d'honoraires de l'architecte Cals; 4° mis les frais de la deuxième expertise, liquidés à la somme de 530f,80, solidairement pour deux tiers à la charge des héritiers Lévy, et pour un tiers au sieur Cals.

Art. 2. — Le sieur Cals et les héritiers Lévy sont condamnés à payer à la commune chacun le quart de la dépense de 6.695 francs applicable aux travaux de réfection mentionnés ci-dessus. Le surplus égal à la moitié demeurera à la charge de la commune.

Art. 3. — Les honoraires de l'architecte chargé de la direction des dits travaux de réfection seront supportés par la commune, le sieur Cals et les héritiers Lévy, dans la même proportion.

Art. 4. — Le sieur Cals aura droit, conformément aux disposi-

tions du cahier des charges, à la partie restant à payer de ses honoraires y stipulés sur le montant du décompte.

Art. 5. — Les frais de la seconde expertise seront supportés pour moitié par la commune de la Nouvelle, pour un quart par le sieur Cals, et pour un quart par les héritiers Lévy.

Art. 6. — La requête de la commune de la Nouvelle et le surplus des recours incidents de sieurs Cals et héritiers Lévy sont rejetés.

Art. 7. — Les dépens seront supportés par la commune de la Nouvelle, sauf ceux du recours incident du sieur Cals, lesquels sont mis à la charge de ce dernier.

(N° 195)

[12 février 1875.]

Travaux publics. — Dommage. — Terrain vendu par la ville de Paris. — Obligation de procurer accès. — Interprétation. — Compétence. — Raccordement. — Création d'une impasse. — Nécessité d'expertise préalable. — (Sieur Defoër contre ville de Paris). — *Lorsque l'acquéreur d'un terrain, qui lui a été vendu par une ville, se plaint du tort que lui cause l'inexécution du contrat (inexécution de travaux nécessaires pour permettre un accès en voiture aux propriétés nouvelles), c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de connaître du litige. — Il s'agit de l'application d'un contrat de droit civil : Le conseil de préfecture est incompétent. — Mais si ce même propriétaire fonde, en outre, sa demande en indemnité sur ce qu'un dommage lui serait causé par la création d'un mur de soutènement entre la voie publique et son immeuble, le conseil de préfecture est seul compétent pour apprécier ce chef de réclamation. Seulement il ne peut statuer qu'après expertise. — (L. 16 septembre* 1807, *article* 56.)

Vu la requête présentée pour le sieur Dofoër, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 1er mai 1872, par lequel le conseil de préfecture de la Seine se serait déclaré incompétent sur sa demande en indemnité, à raison des dommages causés par l'exécution d'un travail public à un immeuble lui appartenant et situé à Paris à l'angle de l'avenue de l'Opéra et de la rue de la Fontaine-Molière ; — Ce faisant, attendu que si, dans l'acte notarié en date du 19 juin 1867, par lequel le requérant s'est rendu

acquéreur du terrain sur lequel est situé le dit immeuble, la ville de Paris s'engageait à exécuter, dans les trois mois qui suivraient l'achèvement des constructions, les travaux nécessaires pour permettre un accès en voiture aux propriétés nouvelles, le sieur Defoër ne se plaignait point devant le conseil de préfecture de l'inexécution de la dite convention; qu'il se bornait à invoquer le droit commun en matière de dommages résultant de l'exécution de travaux publics, et demandait une indemnité à raison de la diminution d'accès provenant du procédé employé pour raccorder la rue Fontaine-Molière avec l'avenue de l'Opéra, et de la création d'une impasse qui forme un cloaque au devant de sa maison, et la rend inhabitable ; qu'ainsi le conseil de préfecture s'est à tort déclaré incompétent sous prétexte qu'il s'agirait de l'interprétation d'un contrat de vente; et qu'il eût dû, au contraire, accorder, après expertise, l'indemnité demandée; annuler l'arrêté attaqué, et statuant au fond, condamner, après expertise régulière, la ville de Paris à payer au sieur Defoër une indemnité de 50.000 francs, avec intérêts, intérêts des intérêts, s'il y a lieu, et dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Paris, tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que, par son arrêté attaqué, le conseil de préfecture ne s'est déclaré incompétent pour statuer sur la demande du requérant qu'en tant qu'il s'agissait de l'interprétation de l'acte de vente du 19 juin 1867 ; qu'il a au contraire repoussé, en statuant au fond, la demande d'indemnité formée par le sieur Defoër à raison de dommages résultant de l'exécution de travaux publics; qu'en effet les dits dommages n'existent pas; qu'il n'y a pu avoir diminution d'accès pour la maison du requérant, la voie publique n'ayant été établie que postérieurement à la construction de la dite maison; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la requête; rejeter purement et simplement le recours; dépens ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que l'acte de vente du 19 juin 1867, par lequel le sieur Defoër s'est rendu acquéreur d'un terrain appartenant à la ville de Paris, et situé à l'angle de l'avenue de l'Opéra et de la rue de la Fontaine-Molière, constituait un véritable contrat de droit civil dont il n'appartenait point à la juridiction administrative de connaître, et qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour statuer sur les difficultés qui pouvaient naître de l'exécution du dit contrat;

Mais considérant que le sieur Defoër ne se plaint pas seulement du dommage qui serait résulté pour son immeuble de l'im-

parfaite exécution des obligations contractées par la ville; qu'il soutient également qu'un dommage aurait été causé au dit immeuble par la création d'une impasse entre le mur de soutenement de la rue de la Fontaine-Molière et sa propriété, et que ledit dommage serait de nature à ouvrir un droit à indemnité; que le conseil de préfecture était compétent pour apprécier cette partie de la réclamation du requérant, mais qu'il n'eût dû statuer qu'après accomplissement des formalités prescrites par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807; que, faute par lui d'avoir procédé conformément au dit article, il y a lieu d'annuler de ce chef son arrêté et de renvoyer devant lui les parties pour être, après expertise contradictoire, statué ce qu'il appartiendra sur la demande du sieur Defoër;

En ce qui touche les intérêts et les intérêts des intérêts:

Considérant qu'il y a lieu de réserver cette demande accessoire pour qu'il y soit statué par le conseil de préfecture, en même temps que sur la demande principale;

Art. 1er. (Arrêté annulé en tant qu'il a rejeté, sans expertise préalable, la demande en indemnité formée par le sieur Defoër, à raison de dommages qui auraient été causés à sa propriété par l'exécution d'un travail public. Parties renvoyées devant le dit conseil pour être, après expertise contradictoire, statué en principal et intérêts sur la dite demande. Ville de Paris condamnée aux dépens. Surplus des conclusions du sieur Defoër rejeté.)

(N° 196)

[26 février 1875.]

Communes. — Traité pour l'éclairage au gaz. — Canalisation supplémentaire. — Règlement. — Travaux omis par erreur. — Rectification. — Nombre de becs. — Dérogation au cahier des charges. — Pouvoir éclairant. — Grief non justifié. — (Sieur de Briqueville contre ville de la Roche-sur-Yon.) — *Décidé que des travaux supplémentaires ont été exécutés conformément au cahier des charges; que le prix en est dû, bien que, par suite de changements arrêtés par la ville, ils aient été reconnus inutiles et abandonnés; l'entrepreneur, lors du règlement de ces travaux supplémentaires, n'a pas renoncé à réclamer le payement des portions de canalisation qui, par erreur, n'y auraient pas été comprises. — Décidé que la*

ville n'était pas tenue de payer les travaux exécutés à la demande et aux frais des particuliers. — Décidé que l'entrepreneur avait consenti à une réduction sur le nombre de lanternes qu'il pouvait exiger eu égard à la longueur de la canalisation du deuxième réseau et qu'il ne pouvait demander à en établir sur les travaux supplémentaires abandonnés par la ville comme inutiles.— Recours incident fondé sur ce que les becs n'auraient pas le pouvoir éclairant exigé par le cahier des charges. — Grief non justifié.

Vu la requête présentée pour le sieur de Briqueville, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté du conseil de préfecture de la Vendée, du 17 janvier 1873; — Ce faisant, attendu, en ce qui concerne l'extension donnée à la canalisation, qu'il résulte d'un mesurage opéré en 1870 que la longueur totale de la canalisation ouverte en vue de l'éclairage municipal, est de 11.794 mètres; que cependant 11.440 mètres seulement lui ont été payés, et qu'ainsi il est en droit de réclamer le payement de 354 mètres qui, à 2 francs l'un, représentent une somme de 708 francs; et attendu, en ce qui concerne l'augmentation du nombre actuel des becs de gaz, que la ville de la Roche-sur-Yon, au mépris de l'article 8 du cahier des charges qui prévoit l'établissement d'un bec public par 40 mètres de canalisation supplémentaire, s'est dispensée, en se prévalant d'un consentement que n'a jamais donné l'exposant, d'établir dans les rues dont l'éclairage au gaz n'était pas prévu au plan primitif, autant de lanternes qu'elle y était obligée; condamner la ville de la Roche-sur-Yon à payer au requérant une somme de 708 francs, avec les intérêts à partir du jour de la demande et à établir 13 nouveaux becs de gaz; condamner la ville défenderesse à tous les dépens;

Vu le mémoire en défense et en recours incident présenté pour la ville de la Roche-sur-Yon, tendant à ce qu'il plaise au conseil: 1° rejeter le pourvoi du sieur de Briqueville, attendu, d'une part, que lors du règlement définitif de son compte, qui a eu lieu au mois de septembre 1869, il n'a élevé aucune protestation à l'effet d'obtenir que les 354 mètres de canalisation dont il réclame aujourd'hui le payement, fussent compris parmi les travaux qui lui étaient soldés; et, d'autre part, que si quelques lanternes ont été établies en moins sur la canalisation supplémentaire entreprise en vertu de la délibération du conseil municipal de la Roche-sur-Yon du 18 septembre 1869, ce fait n'a eu lieu qu'en suite d'un accord intervenu sur ce point entre la municipalité et le sieur de Briqueville; 2° faisant droit au recours incident de la ville, accorder à

celle-ci une somme de 13.000 francs à titre de dommages-intérêts, en réparation du préjudice que l'adjudicataire lui a causé en substituant, contrairement aux prescriptions des articles 9 et 15 du cahier des charges, des becs ne brûlant que 60, 80 ou 90 litres de gaz, par heure, aux becs d'un débit maximum de 125 litres dont l'emploi était obligatoire pour le sieur de Briqueville; 3° condamner le sieur de Briqueville aux dépens;

Vu le mémoire en réplique, dans lequel le requérant ne réclame plus que le payement de 250 mètres de canalisation, ainsi que l'établissement de 10 lanternes publiques, mais conclut à ce que le recours incident de la ville soit rejeté, attendu que les becs de gaz ont le pouvoir éclairant prévu au cahier des charges;

Vu les observations pour la ville de la Roche-sur-Yon, et dans lesquelles la ville reconnaît que le sieur de Briqueville a exécuté 237 mètres de canalisation en sus des travaux qui lui ont été payés par la ville, mais soutient que ces 237 mètres ne sauraient être admis en compte, attendu qu'une partie de cette canalisation a été posée aux frais de particuliers, et que le reste se compose de tronçons sans aucune utilité pour la ville;

Vu le nouveau mémoire présenté par le sieur de Briqueville, dans lequel le requérant maintient son droit a obtenir le payement de 247 mètres de canalisation supplémentaire, attendu que 162 mètres ont été faits conformément aux indications du plan annexé au cahier des charges, et que les 85 mètres restants, quoique ouverts à la demande de particuliers, ont depuis servi à la ville de la Roche-sur-Yon pour prolonger ses conduites à gaz dans les rues primitivement privées d'éclairage;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur les conclusions du sieur de Briqueville tendant à ce que la ville de la Roche-sur-Yon soit condamnée à lui payer le prix de 247 mètres de canalisation supplémentaire :

Considérant qu'en vertu de l'article 3 du cahier des charges de son entreprise, le requérant a eu à faire à ses frais la pose de toutes les conduites nécessaires à l'éclairage des rues et places, sur un parcours de 10.500 mètres; que, de plus, il a été chargé par la délibération ci-dessus visée du conseil municipal du 18 septembre 1869, d'exécuter un deuxième réseau de canalisation d'une longueur de 880m,40, longueur qui a été augmentée ensuite de 60 mètres;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en sus de ces 11.440m,40 de canalisation, le sieur de Briqueville a encore posé 237 mètres de conduites, savoir : 152 mètres dans les rues Racine,

Fénelon, de la Préfecture et de la Gendarmerie, et 85 mètres dans la rue de la Roche-sur-Yon; que les 152 premiers mètres de conduites ont à la vérité été reconnus inutiles et abandonnés, par suite de divers changements apportés par la ville, en cours d'exécution, à l'étendue de certaines conduites et à l'emplacement de plusieurs lanternes, mais qu'ils n'en ont pas moins été exécutés conformément aux indications du plan annexé au cahier des charges; que les 85 autres mètres n'ont au contraire été posés qu'à la demande et aux frais de particuliers; que la ville de la Roche-sur-Yon ne justifie pas que le sieur de Briqueville ait renoncé, lors du règlement qui a été fait, en 1869 et 1870, des travaux de canalisation supplémentaire par lui exécutés, à réclamer le payement des portions de canalisation qui, par erreur, n'auraient pas été comptées parmi les dits travaux; et que, dans ces circonstances, la ville de la Roche-sur-Yon doit être condamnée à payer à l'adjudicataire de son éclairage au gaz le prix de 152 mètres de canalisation, qui, à 2 francs l'un, représentent une somme de 304 francs;

Sur les conclusions du sieur de Briqueville, tendant à ce que la ville de la Roche-sur-Yon soit condamnée à établir 10 nouveaux becs de gaz :

Considérant que le requérant n'élève pas de réclamation au sujet du nombre des lanternes dépendant du premier réseau de canalisation, et qu'il se borne à soutenir qu'il a été placé un nombre de becs insuffisant sur le deuxième réseau;

Considérant à ce point de vue qu'il est établi par l'instruction, notamment par l'extrait ci-dessus visé de la délibération du conseil municipal de la Roche-sur-Yon, du 18 septembre 1869, que le sieur de Briqueville s'est chargé de faire un second réseau de canalisation en dehors des conditions réglées par l'article 8 du cahier des charges, et moyennant, entre autres dérogations, l'établissement de 18 lanternes seulement; que ces 18 lanternes publiques ont été posées; que, d'autre part, les 152 mètres de conduites inutilement posées et depuis longtemps abandonnées, dont il a été établi ci-dessus que le sieur de Briqueville est en droit d'obtenir le payement, ne font pas partie et ne constituent pas en conséquence, ainsi que le prétend le requérant, une extension de la canalisation supplémentaire, et que, dès lors, celui-ci n'est pas fondé à demander que la ville de la Roche-sur-Yon soit condamnée à établir 10 nouvelles lanternes sur ce second réseau;

Sur le recours incident de la ville de la Roche-sur-Yon :

Considérant que la ville ne justifie pas que les becs posés par le sieur de Briqueville pour l'éclairage des voies publiques n'aient

gné par lui avait fait une exacte appréciation des dommages dont il lui était dû réparation, lui allouer : 1° pour perte d'intérêts sur un capital de 10.000 francs pendant huit mois, 333f,33 pour frais et salaires de son personnel, 2.815 francs ; pour pertes sur son matériel, 1.192f,14 ; pour l'obligation de travailler en hiver, 2.000 francs ; pour le manque à gagner, 5.255 francs ; total, 11.595f,47, avec intérêts, intérêts des intérêts et dépens ;

Vu le mémoire en défense portant recours incident présenté pour le département des Alpes-Maritimes, tendant à ce qu'il plaise au conseil rejeter le pourvoi du sieur Agustinetty avec dépens ; — Ce faisant, attendu que l'indemnité à laquelle il a droit ne doit représenter que le bénéfice que cet entrepreneur aurait réalisé sur les travaux dont il était adjudicataire, si l'administration n'avait pas retardé le commencement de ces travaux quelques mois de plus qu'elle n'était autorisée à le faire d'après le cahier des charges, et que l'obligation de travailler en hiver ne lui a causé ni pertes, ni augmentation de main-d'œuvre, réduire l'indemnité à lui payer à la somme de 1.764f,91, dire que les intérêts ne sont dus à l'entrepreneur qu'à partir du 7 février 1874, rejeter dans tous les cas la demande d'intérêts et compenser les frais d'expertise entre les parties ;

Vu le décret rendu au contentieux le 4 juillet 1872 portant, entre autres dispositions, que le sieur Agustinetty est renvoyé devant le conseil de préfecture des Alpes-Maritimes pour y être statué sur le règlement de l'indemnité à laquelle il a droit à raison du préjudice que lui a causé le retard apporté par l'administration à lui donner l'ordre de commencer les travaux dont il était adjudicataire ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

En ce qui concerne la perte causée au requérant par l'impossibilité de commencer les travaux avant le 5 septembre 1868 ;

Considérant que, ainsi que l'a jugé le décret ci-dessus visé rendu du contentieux le 4 juillet 1872, l'administration avait le droit de fixer l'époque du commencement des travaux et qu'elle ne doit indemnité à l'entrepreneur qu'à raison de ce qu'elle a donné l'ordre de les commencer après un laps de temps dépassant considérablement les délais qui avaient pu être prévus par les parties au moment de l'adjudication ; qu'ainsi le sieur Agustinetty n'est pas fondé à demander que l'indemnité à laquelle il a droit soit calculée sur la totalité du temps qui s'est écoulé entre le 27 décembre 1867 et le 5 septembre 1868 ; qu'il ne justifie pas qu'au moment de l'adjudication, il eût à son service des employés qu'il ait été obligé de

conserver inactifs; qu'il ne justifie pas davantage qu'un chômage de quelques mois ait pu déprécier sensiblement le matériel qu'il possédait et qui encore, au moment de l'adjudication, était affecté aux travaux d'une autre entreprise; qu'il suit de là que l'indemnité doit être calculée en prenant pour base la perte d'intérêts qu'il a subie sur le capital qu'il a dû conserver disponible et le préjudice que lui a causé l'impossibilité d'employer son temps et son industrie depuis le commencement du printemps jusqu'au mois de septembre; qu'il résulte de l'instruction que cette indemnité doit être fixée à 2.600 francs;

En ce qui concerne le préjudice causé à l'entrepreneur par l'obligation d'effectuer une partie de ses travaux pendant l'hiver de 1868:

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers expert que cette obligation a causé une sensible augmentation de frais et de main-d'œuvre; qu'il sera fait une juste appréciation de cette augmentation en accordant au requérant un dixième du prix des travaux qu'il a exécutés pendant la mauvaise saison, soit 1.100 francs; qu'ainsi l'indemnité totale doit être portée à 3.700 francs, soit à 500 francs en sus de la somme allouée par l'arrêté attaqué;

En ce qui concerne les frais d'expertise;

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est avec raison que le conseil de préfecture les a mis en totalité à la charge du département;

En ce qui touche les intérêts;

Considérant... (Intérêts du jour de la demande);

En ce qui touche les intérêts des intérêts;

Considérant... (Intérêts capitalisés au 17 août 1872 et au 27 décembre 1873. Indemnité portée à 3.700 francs, avec intérêts du 12 mai 1871. Les intérêt échus le 17 août 1872 et le 27 décembre 1873 seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêt à partir de ces dates. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions et recours incident rejetés. Département condamné aux dépens.)

(N° 199)

[5 mars 1875.]

Dettes de l'Etat. — Travaux publics. — Monopole des poudres. — Insuffisance des approvisionnements. — Dommage pour un entrepreneur de travaux publics. — Indemnité. — Pas de recours contentieux. — (Sieur Blanc.) — *Un entrepreneur de travaux publics, auquel l'administration aurait causé un dommage en n'ayant pas en entrepôt des approvisionnements de poudre suffisants pour assurer l'exécution des travaux soumissionnés (construction d'une route), n'est pas recevable à demander une indemnité par la voie contentieuse. — (Si l'Etat a le droit exclusif de fabriquer et de vendre les poudres à feu, il n'appartient qu'à l'administration de régler le nombre et l'approvisionnement de ses entrepôts.)*

Vu le recours présenté pour le sieur Blanc, tendant à ce qu'il plaise au consil annuler une décision du 17 mai 1872 par laquelle le ministre des finances a rejeté sa demande en réparation du préjudice que lui aurait causé l'État en laissant sans approvisionnement les entrepôts de poudre de Bastia et de Calvi; ce faisant, attendu que le requérant s'était rendu adjudicataire des travaux de construction de la route nationale, n° 198, arrondissement de Bastia, suivant procès-verbal en date du 5 novembre 1868; que pour l'exécution de ces travaux une grande quantité de poudre lui était nécessaire; que dès le 20 novembre 1869 il lui fut déclaré que l'entrepôt de poudre de Bastia était vide; que l'insuffisance de l'approvisionnement de la poudrerie de Calvi ne permit de lui délivrer qu'une quantité de poudre épuisée presque aussitôt sa livraison; que si vers le 15 décembre 15 tonneaux de poudres furent livrés au sieur Blanc à Bastia, depuis cette époque les arrivages cessèrent et que par suite du manque de poudre les travaux furent suspendus; qu'à plusieurs reprises les ouvriers se révoltèrent sur les chantiers; que l'entrepreneur ne pouvant, malgré ses réclamations, obtenir la livraison de la poudre nécessaire à l'exécution de ses travaux, a été obligé d'employer ses ouvriers à des travaux à peu près inutiles; qu'il a dû désorganiser ses ateliers, contracter des emprunts onéreux et qu'enfin nul ouvrage ne s'étant produit pendant les mois de février, mars et avril, il a été obligé de congédier ses ouvriers et de liquider son entreprise; que le dommage

résultant de ces faits provient des agents du ministère des finances, à l'occasion de l'exercice d'un monopole attribué à l'État, et que dès lors l'État doit être tenu de réparer le préjudice qui a été la conséquence de l'insuffisance des approvisionnements des entrepôts de poudre de Bastia et de Calvi; condamner l'État à lui payer la dite somme de 297.375 francs avec les intérêts depuis le jour de la demande, les intérêts des intérêts, et les dépens;

Vu les observations présentées par le ministre des finances, les dites observations tendant au rejet du pourvoi du sieur Blanc par le motif que, si l'État a le droit exclusif de fabriquer et de vendre les poudres à feu, la loi ne lui a imposé aucune obligation quant aux approvisionnements des entrepôts; qu'il est libre de régler cet approvisionnement comme aussi d'établir et de supprimer les entrepôts; qu'ainsi, en l'absence d'une obligation, il ne saurait y avoir de responsabilité résultant de ce qu'un entrepôt n'aurait pu fournir les quantités de poudre qui lui seraient demandées; que d'ailleurs dans l'espèce les entrepôts de la Corse pouvaient fournir au sieur Blanc la poudre dont il avait besoin et qu'il résulte des états de situation de ces divers entrepôts qu'au moment où cet entrepreneur a demandé de la poudre il aurait toujours pu s'en procurer en quantité suffisante; qu'enfin, si du 27 janvier 1870 au 27 avril suivant, les poudres ont manqué dans l'entrepôt de Bastia, cette circonstance est due au naufrage d'un navire qui portait 7.200 kilogrammes de poudre à destination de cet établissement;

Vu le décret du 11 juin 1806;

Vu la loi des 11-16 mars 1793, la loi du 13 fructidor an V;

Considérant que la demande d'indemnité formée par le réquérant est fondée sur le préjudice que lui aurait causé l'administration en laissant sans approvisionnement les entrepôts de poudre de mine de Bastia et de Calvi;

Considérant que le sieur Blanc, qui était adjudicataire des travaux de construction de la route nationale, n° 198, arrondissement de Bastia, n'avait passé aucun marché avec le ministre des finances, à raison de la fourniture de la poudre nécessaire à l'exécution des dits travaux; que si, aux termes des lois ci-dessus visées, l'État a le droit de fabriquer et de vendre exclusivement les poudres à feu, il appartient à l'administration de régler suivant les besoins du service l'établissement et le nombre de ses entrepôts, ainsi que leur approvisionnement, et que les particuliers qui auraient à se plaindre de l'insuffisance de ses appovisionnements ne peuvent être admis à demander une indemnité par la voie contentieuse. (Rejet.)

(N° 200)

[5 mars 1875.]

Travaux publics. — Déblais. — Difficultés imprévues. — Demande de prix nouveaux. — Renonciation antérieure. — Expertise ordonnée. — Renvoi devant le conseil de préfecture. — (Dame veuve Giacobbi.) *— Retenue de garantie. — Absence de réception définitive. — Non-lieu à restitution. — Chefs de demande réservés devant le conseil de préfecture. — Réserves maintenues. — Lorsque des travaux de déblais s'effectuent dans des conditions et avec des difficultés d'extraction essentiellement différentes de celles prévues, il y a lieu à l'application d'un prix nouveau. — Article* 29 *et* 42 *du cahier des charges de* 1866. *— Décidé qu'une renonciation à demander un prix nouveau ne pouvait être opposée à l'entrepreneur lorsqu'elle était antérieure à l'exécution des travaux. — Renvoi devant le conseil de préfecture pour être statué au fond après expertise. — La restitution de la retenue de garantie ne peut avoir lieu qu'après la réception définitive des travaux. — Articles* 47 *et* 48 *du cahier des charges de* 1866.

Vu la requête présentée pour la dame veuve Giacobbi, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 11 avril 1873, par lequel le conseil de préfecture du département de la Corse a rejeté ses réclamations contre le décompte des travaux exécutés pour la construction du 5ᵉ lot de la route nationale, n° 197, du col d'Arcanetta au village de Mélaria;... (La réclamante prétendait que le prix de 1f,40 alloué pour le mètre cube de déblai dans le rocher à la mine est complétement insuffisant; que ce prix avait été porté à 3 francs par mètre cube, pour le sieur Rossi, entrepreneur des travaux d'un autre lot de la même route, et qu'il y a lieu, tout au moins, de fixer le même prix; voir pour les autres prétentions les considérants.);

Vu les observations en défense présentées par le ministre des travaux publics tendant au rejet de la requête, par le motif que le sieur Giacobbi, aux droits et obligations duquel a succédé la dame veuve Giacobbi, a formellement renoncé, par acte du 10 janvier 1867, à réclamer d'autres prix que ceux qui seraient fixés par le ministre des travaux publics, et que le ministre, par décision du

16 août 1867, a maintenu le prix de 1f,40, porté au devis pour le mètre cube de déblai dans le rocher à la mine;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux des ponts et chaussées, du 16 novembre 1866;

En ce qui concerne le prix des déblais dans le rocher :

Considérant que la dame veuve Giacobbi soutient que les déblais dans le rocher, qui ont été exécutés dans les travaux de construction du 5e lot de la route nationale, no 197, de Calvi à Aléria, soit par le sieur Giacobbi, son mari, adjudicataire des dits travaux, soit par elle-même, qui a continué l'entreprise après la mort de son mari, ont différé essentiellement, quant aux conditions et aux difficultés d'extraction, de ceux prévus au devis; que, si ces faits étaient établis, la dame veuve Giacobbi serait fondée à réclamer la fixation d'un prix nouveau pour le mètre cube de déblais dans le rocher, et que l'administration ne saurait se prévaloir, pour repousser cette demande, d'une renonciation à réclamer d'autres prix que ceux fixés par le ministre des travaux publics, signée par le sieur Giacobbi, le 10 janvier 1867; que cet acte, remontant à une époque où les travaux n'étaient pas commencés et où les difficultés imprévues ne pouvaient, par conséquent, être connues, ne saurait être de nature à faire rejeter, comme non recevable, une réclamation qui se fonde sur les difficultés imprévues qu'aurait révélées l'exécution des travaux; qu'il y a lieu, dans ces circonstances, l'état de l'instruction ne permettant pas de statuer immédiatement au fond, de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture de la Corse, pour y être statué ce qu'il appartiendra, après qu'il aura été procédé par deux experts nommés l'un par le préfet du département de la Corse, l'autre par la dame veuve Giacobbi, et, en cas de désaccord, par un tiers-expert nommé par le conseil de préfecture, à une expertise ayant pour but d'établir si les conditions et les difficultés des déblais dans le rocher ont été autres que celles prévues au devis, et, en cas d'affirmative, quel prix nouveau il y a lieu de fixer pour ces déblais;

En ce qui concerne la restitution de la retenue de garantie :

Considérant que, aux termes de l'article 48 des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866, la retenue de garantie ne peut être restituée à l'entrepreneur qu'après la réception définitive des travaux; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture, après avoir constaté que la réception définitive

n'avait pas eu lieu, a rejeté la demande de la dame veuve Giacobbi en restitution de la retenue de garantie;

Sur les autres chefs de demande de la dame veuve Giacobbi relatifs à des travaux exécutés par l'État en régie :

Considérant que, dans ses conclusions devant le conseil de préfecture, la requérante s'est bornée à demander qu'il lui fût donné acte de ses réserves contre la régie établie sur ses travaux; que, si le conseil de préfecture n'a pas cru devoir statuer spécialement sur ce point, le droit de la dame veuve Giacobbi à discuter ultérieurement les conséquences de la régie est et demeure entier;

Art. 1er. — La dame veuve Giacobbi est renvoyée devant le conseil de préfecture de la Corse, pour y être statué ce qu'il appartiendra sur sa demande en supplément de prix, pour déblais dans le rocher, après qu'il aura été procédé, par deux experts, la suite comme à la fin du premier considérant. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté. Dépens à la charge de l'État.)

(N° 201)

[5 mars 1875.]

Voirie (grande). — Dégâts aux travaux sur les bas ports et quais du Rhône. — Contravention. — Réparation des dommages. — (Ministre des travaux publics contre la Société de l'exposition universelle de Lyon.) *— Indemnité à fixer par état. — Dépenses faites. — Condamnation. — Réserve pour les dépenses restant à faire. — Un conseil de préfecture qui condamne l'auteur d'une contravention de grande voirie à l'amende et aux frais de réparation des dégâts, a pu ne pas fixer immédiatement le montant de ces frais et décider qu'ils seraient établis par états, alors que d'ailleurs les travaux de réparation ne sont pas achevés et qu'il n'en a été fait qu'une évaluation approximative. — Le contrevenant est condamné à payer la dépense déjà faite, le surplus restant à payer par états.*

Vu le recours présenté par le ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du 19 juin 1874, par lequel le conseil de préfecture du Rhône, après avoir condamné la Société de l'exposition universelle de Lyon à une amende de 300 francs, pour contravention de grande voirie, et aux frais de réparation des dégâts causés par elle aux ouvrages

dépendant de la grande voirie sur les bas-ports et quais du Rhône, a décidé que les frais de cette réparation seraient établis par mémoires vérifiés par le service des ponts et chaussées, et liquidés ultérieurement par le conseil de préfecture ; — Ce faisant, attendu que la décision attaquée fait grief à l'État à deux points de vue : 1° au point de vue de l'exécution des travaux de réparation, qui ne peuvent être effectués, faute de fonds disponibles ; 2° au point de vue des rapports de l'État avec le syndic de la faillite de la Société de l'exposition universelle de Lyon, l'État rencontrant de grandes difficultés, notamment pour faire reconnaître que sa créance est privilégiée, par le motif que cette créance n'est pas liquide ; que le montant des travaux de réparation à exécuter a été évalué à la somme de 45.000 francs, d'après un métré estimatif détaillé, dressé par le conducteur des ponts et chaussées, et que le sieur Roland, syndic de la faillite, n'a pas contesté cette évaluation ; fixer à la somme de 45.000 francs le chiffre des dommages-intérêts à payer par la Société de l'exposition universelle de Lyon, pour réparation des dégradations causées par elle aux ouvrages dépendant de la grande voirie, sur le Rhône ;

Vu les observations en défense présentées par le sieur Roland, syndic de la faillite de la Société de l'exposition universelle de Lyon, tendant à ce que le Conseil d'État attende l'achèvement des travaux de réparation avant de fixer le montant de la somme à mettre à la charge de la Société de l'exposition universelle de Lyon ;

Vu l'ordonnance du 4 août 1731, l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, les lois des 28 pluviôse an VIII, 29 floréal an X et 23 mars 1842 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les ingénieurs n'ont produit devant le conseil de préfecture qu'une évaluation approximative des travaux à exécuter pour la réparation des dégâts causés par la Société de l'exposition universelle de Lyon à des ouvrages dépendant de la grande voirie, évaluation qui n'était pas acceptée par le syndic de la faillite de la dite société ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture, en condamnant la Société de l'exposition universelle de Lyon à l'amende et aux frais de réparation des dégâts causés par elle, n'a pas fixé le montant de ces frais, et a décidé qu'ils seraient établis par mémoires vérifiés par le service des ponts et chaussées et liquidés ultérieurement ;

Mais considérant qu'il résulte du rapport ci-dessus visé de l'ingénieur des ponts et chaussées, chargé du service spécial du

Rhône, en date du 5 décembre 1874, qu'une somme de 25.000 fr. a déjà été employée à la réparation partielle des dégradations causées par la Société de l'exposition universelle de Lyon, à des ouvrages dépendant de la grande voirie; qu'il y a lieu, en l'état, de condamner la société contrevenante à payer la dite somme de 25.000 francs, pour réparation partielle des dégâts causés par elle, sous la réserve de la fixation ultérieure par le conseil de préfecture, dans les formes déterminées par l'article 2 de l'arrêté attaqué, de la somme totale qui sera due par la Société de l'exposition universelle de Lyon;

Art. 1er. — La Société de l'exposition universelle de Lyon est condamnée à payer la somme de 25.000 francs pour réparation partielle des dégâts causés par elle à des ouvrages dépendant de la grande voirie, sous la réserve de la fixation ultérieure, par le conseil de préfecture du Rhône, de la somme totale qui sera due par la dite société, dans les formes déterminées par l'article 2 de l'arrêté attaqué. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 202)

[12 mars 1875.]

Cours d'eau non navigables. — Moulin. — Règlement. — Régularisation.— Intérêt privé. — Pouvoirs du préfet. — (Dame Étienne.) — *Endiguement. — Curage. — Manœuvre des vannes en temps de crue. — Déchéance. — Chômage. — Clause de non-indemnité. — Application du principe que les préfets sont compétents pour autoriser les établissements sur les cours d'eau non navigables, régulariser leur existence et modifier, dans l'intérêt général de la police des eaux, les règlements existants. — Décidé dans l'espèce que le préfet n'avait pas agi en vue d'un intérêt privé* (1). — *Spécialement, ne sont pas entachés d'excès de pouvoirs les arrêtés par lesquels un préfet, en autorisant l'établissement d'un moulin : 1° oblige l'usinier à créer une digue pour empêcher les inondations qui seraient occasionnées par l'exhaussement des eaux résultant de la*

---

(1) Voir sur cette question l'arrêt du 4 décembre 1874 (Rebelin, *Ann.*, 1876, p. 1021.)

retenue même du moulin (1) ; 2° *prescrit que les curages se feront par les riverains et l'usinier, en proportion de leur intérêt, sauf usages anciens ou règlements contraires* (2) ; 3° *dispose que si les eaux viennent à dépasser le niveau légal, l'usinier sera tenu d'ouvrir les vannes de décharge pour ramener et maintenir les eaux à ce niveau, et qu'à son défaut, l'administration ferait d'office procéder à cette manœuvre* (3) ; 4° *prescrit à peine de déchéance ou de mise en chômage, que les travaux seraient exécutés dans le délai fixé par l'arrêté d'autorisation, et qu'il n'y serait apporté aucune modification sans autorisation* (4) ; 5° *stipule qu'en cas où par suite d'une mesure de police ou de répartition des eaux, l'usinier serait privé temporairement ou définitivement des avantages de l'autorisation, il n'aurait droit à aucune indemnité* (5).

Vu le recours formé pour la dame Étienne tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs un arrêté du 28 septembre 1872, par lequel le préfet de la Meuse, en autorisant la dite dame à maintenir en activité le moulin de ville Yssey a réglé les ouvrages de la dite usine; attendu que si la dame Étienne avait demandé l'autorisation de réparer la digue de son moulin, il n'appartenait pas à l'administration de procéder à un règlement nouveau de la dite usine dont le régime était déterminé par des actes antérieurs à 1789 et constamment observés ; qu'en tout cas les dits actes ne pouvaient être modifiés par le préfet, mais seulement par l'administration supérieure ; attendu, d'autre part, que le changement apporté par le préfet au régime de l'usine a été effectué, non dans un intérêt public, mais dans un intérêt privé de quelques propriétaires; qu'ainsi l'ensemble de l'arrêté est entaché d'excès de pouvoirs; qu'en outre diverses dispositions spéciales sont évidemment illégales, notamment l'article 15

Vu les observations du ministre des travaux publics tendant au rejet ;

Vu le mémoire en réplique par lequel la dame Étienne subsidiairement soutient que le préfet a tout au moins excédé ses pouvoirs

(1-2-3-4) Sur la compétence, en matière de curage, pour le cas où il existe des règlements ou usages anciens, 18 mars 1868 (Ribal, *Ann.* 1868, p. 1091) et la note; 19 mars 1868. (Germain, *Ann.* 1868, p. 1107).

(5) Voir 16 août 1862, Lafforge ; 19 mars 1868, Champy, *Ann.* 1868, p. 1096 ; 21 juin 1868 (Oudea, *Ann.* 1868, p. 61) ; notes sous l'arrêt Damay, 24 février 1865, *Ann.* 1865, p. 482) ; 20 juin 1865 (Lesquilbet, *Ann.* 1865, p. 763).

en édictant les prescriptions contenues dans les articles 5, 6, 9, 10, 14 et 15;

Vu la transaction intervenue le 12 mars 1770, entre les communes de Commercy et autres, d'une part, et le sieur Jean Martin, meunier au moulin de Ville-Yssey, d'autre part, la dite transaction approuvée par l'intendant de la province;

Vu un acte de vente du moulin du 20 janvier 1828;

Vu les lois des 19-20 août 1790; du 28 septembre et 6 octobre 1791; l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an VI; le décret du 25 mars 1852; celui du 13 avril 1861;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790; celle du 24 mai 1872;

Sur les griefs tirés de ce que le préfet ne pouvait procéder au règlement d'une usine dont le régime légal avait été antérieurement fixé et de ce qu'il n'aurait agi que dans l'intérêt privé d'un petit nombre de propriétaires riverains:

Considérant qu'aux termes des §§ 3 et 4 du tableau D, annexé au décret du 25 mars 1852, il appartient aux préfets de statuer sur les autorisations de tout établissement nouveau, tel que moulin, etc., sur les cours d'eau non navigables ni flottables, la régularisation de l'existence des dits établissements lorsqu'ils ne sont pas pourvus d'autorisations régulières ou les modifications de règlements existants; qu'il suit de là que, même en admettant que la transaction conclue en 1770, entre les communes de Commercy et autres et l'auteur de Madame Étienne, la dite transaction approuvée par l'intendant de la province et enregistrée au bureau des eaux et forêts, puisse être considérée comme ayant fixé le régime de l'usine, le préfet avait le droit, soit de régler les difficultés résultant de ce qu'il n'a pas été procédé à la rédaction d'un procès-verbal de constat et à l'établissement d'un repère, conformément aux prévisions de l'acte dont s'agit, soit même de modifier, tous droits réservés et dans l'intérêt général de la police des eaux, le régime de l'usine; qu'il n'est nullement justifié par la dame Étienne, qu'en prenant l'arrêté attaqué le préfet ait agi dans l'intérêt privé des propriétaires riverains; que, d'ailleurs la requérante n'allègue même pas que le niveau de la retenue ait été abaissé et qu'elle ne précise pas les modifications qui auraient été apportées au régime résultant de l'acte de 1770;

En ce qui touche l'article 5 du règlement:

Considérant que le ministre reconnaît que, dans les circonstances de l'affaire, l'article 5 ne saurait avoir pour effet d'obliger la dame Étienne à élargir le cours d'eau et les canaux de décharge au delà de leurs limites actuelles;

En ce qui touche l'article 6 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport présenté au préfet par les ingénieurs à l'appui du projet de règlement que le rétablissement de la digue, dans les conditions déterminées par l'article 6, le long de la parcelle n° 1776, dépendant de l'usine de la requérante, a été prescrit pour empêcher les inondations qui seraient occasionnées par l'exhaussement des eaux résultant de la retenue même de l'usine ; qu'un tel travail rentre, dès lors, parmi ceux que le préfet avait le droit d'ordonner, en procédant au règlement du moulin et comme condition du maintien du barrage, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par les lois des 19-20 août 1790 et des 28 septembre et 6 octobre 1791 ;

En ce qui touche l'article 10 :

Considérant que par l'article 10, le préfet s'est borné à prescrire que, sauf l'exécution des anciens usages et règlements, le curage sera effectué par l'usinier et par les riverains, chacun dans la proportion de son intérêt ; que cette disposition ne fera nul obstacle à ce que la dame Étienne discute devant les autorités compétentes la répartition qui pourra être faite des frais de curage et qu'elle n'est pas susceptible d'être déférée au Conseil d'État pour excès de pouvoirs ;

En ce qui concerne les articles 9, 14 et 15 :

Considérant que dans les articles 9, 14 et 15, le préfet n'a fait que réserver les pouvoirs qui lui appartiennent en vertu des lois ci-dessus visées pour assurer la police et la bonne répartition des eaux ; que les droits antérieurs de la dame Étienne sont d'ailleurs expressément maintenus. (Rejet.)

(N° 203)

[12 mars 1875.]

Travaux publics.— Communes.— Architecte.— Conduites d'eaux.— Travaux conformes au projet. — Réception définitive. — Travaux supplémentaires autorisés. — Non-responsabilité. — Intérêts des intérêts.— (Sieur Adam contre commune de Darnieulles).— *Lorsque des travaux exécutés conformément à un projet régulièrement approuvé, ont été définitivement reçus, l'architecte qui a dressé le projet et conduit les travaux, ne peut pas être déclaré responsable de ce que le résultat prévu (alimentation de fontaines publiques)*

n'a pas été complètement atteint, si ce fait provient, non d'un défaut de surveillance, mais d'une disposition vicieuse des plans, que la commune a adoptée par mesure d'économie (*).—(*Inclinaisons variables des pentes, substituées à une inclinaison constante.*) — *Des travaux supplémentaires ne peuvent être mis à la charge de l'architecte qui ne les a exécutés qu'en vertu d'une délibération du conseil municipal approuvée par le préfet.*

Vu la requête présentée pour le sieur Adam, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 25 juillet 1872, par lequel le conseil de préfecture des Vosges l'a condamné à exécuter, à ses frais, à la conduite destinée à amener à la commune de Darnieulles les eaux de la source dite du Maçon, divers travaux montant ensemble à la somme de 3.020 francs; a décidé, en outre, que, faute par lui d'achever les dites opérations dans le délai d'un mois, la commune de Darnieulles était autorisée à y faire procéder aux risques et périls de l'exposant; que la dépense occasionnée par la construction de trois colonnes d'air serait remboursée par le sieur Adam à la commune défenderesse; que les honoraires dont la dite commune reste débitrice ne seraient payés à l'architecte qu'après l'achèvement des travaux mis à sa charge et viendraient, s'il y avait lieu, en déduction du prix de ces travaux; a condamné, enfin, le requérant aux frais d'expertise; ce faisant, attendu que les travaux mis à la charge du requérant par l'arrêté attaqué constituent des modifications aux projets, plans et devis régulièrement approuvés, exécutés et acceptés en vertu d'un procès-verbal de réception définitive, du 20 janvier 1865; que, dès lors, en admettant même qu'ils constituent des améliorations nécessaires, il ne saurait incomber à l'architecte d'en supporter les frais; que la dépense de la construction des colonnes d'air a été régulièrement approuvée par le conseil municipal et par le préfet; que, par suite, le sieur Adam ne peut être condamné à la rembourser à la commune, exonérer le requérant des dépenses indûment mises à sa charge, dire que la commune sera tenue de lui rembourser les sommes qu'il pourrait être contraint de lui payer, ainsi que le solde de 1.600 francs restant dû sur ses honoraires, le tout avec les intérêts de droit; la condamner aux frais d'expertise et aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté par la commune de Dar-

(*) Voir arrêt du 21 janvier 1869 (Varin, *Ann.*, p. 1236).

nieulles, tendant au rejet de la requête et à la condamnation du sieur Adam aux dépens, par le motif que le requérant s'était engagé à construire une conduite d'eau qui fournirait 120 litres par minute; qu'il résulte du rapport des experts que le tiers à peine parvient aux fontaines municipales et que ce résultat négatif est dû à des vices de construction imputables à l'architecte; que, dès lors, c'est avec raison que, par l'arrêté attaqué, les travaux nécessaires pour remédier à ces malfaçons ont été mis à sa charge;

Vu le recours incident présenté par la commune de Darnieulles, tendant à ce qu'il plaise au conseil condamner le sieur Adam à faire à ses frais tous travaux nécessaires pour que les eaux de la source du Maçon parviennent sans déperdition dans les fontaines municipales; le condamner, en outre, à 10.000 francs de dommages-intérêts;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu les articles 1792 et 2270 du Code civil;

En ce qui touche les divers travaux, évalués ensemble 3.020 francs et mis à la charge du requérant par l'arrêté attaqué :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si la conduite d'eau n'amène pas, dans les fontaines de Darnieulles, les 120 litres prévus lors de la rédaction du projet, ce fait ne saurait être attribué à un défaut de surveillance imputable à l'architecte; mais qu'il a pour cause l'adoption, par raison d'économie, d'un plan qui, au lieu d'amener les eaux par des tranchées à inclinaison constante, leur fait suivre les pentes et contre-pentes du sol sous des inclinaisons variables; et que les opérations mises à la charge du sieur Adam par le conseil de préfecture, sur l'avis des experts, constitueraient des modifications aux travaux tels qu'ils résultaient du projet adopté par le conseil municipal et par le préfet et tels qu'ils ont été définitivement reçus aux termes d'un procès-verbal, en date du 20 janvier 1865;

En ce qui touche la disposition de l'arrêté attaqué par laquelle le sieur Adam est condamné à rembourser à la commune de Darnieulles les frais de construction de trois colonnes d'air :

Considérant que la construction des dites colonnes n'a été ordonnée par le sieur Adam qu'en vertu d'une délibération du conseil municipal, en date du 10 août 1864, approuvée par arrêté préfectoral du 28 septembre suivant; que, dès lors, la dépense de ces travaux supplémentaires ne saurait être mise à la charge de l'architecte;

Considérant que, dans ces circonstances, le sieur Adam est fondé à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a prononcé

contre lui les condamnations ci-dessus relatées et a refusé d'ordonner le payement du solde des honoraires que la commune de Darnieulles reste lui devoir. (Arrêté annulé. Commune condamnée à payer au sieur Adam le solde de ses honoraires avec intérêts du 28 février 1873, intérêts des intérêts du 24 novembre 1874. Recours incident rejeté. Commune condamnée aux dépens et aux frais d'expertise.)

(N° 204)

[13 mars 1875.]

Travaux publics. — Souscriptions. — Chemin de fer d'intérêt local. Non-réalisation prétendue des conditions. — Refus de payer. — Compétence. — (Sieurs Estancelin et consorts.) — *Une souscription consentie au profit d'un département pour l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, et l'acceptation de cette souscription par le préfet, constituent un contrat ayant pour objet l'exécution d'un travail public; — par suite, la juridiction administrative a seule compétence, aux termes de la loi du 27 pluviôse an VIII, pour statuer sur les contestations auxquelles l'existence ou l'exécution de ce contrat peuvent donner lieu* (*).

Vu l'arrêté du 15 décembre 1874, par lequel le préfet de la Seine-Inférieure élève le conflit d'attributions dans les instances pendantes devant le tribunal civil de Rouen, entre les sieurs Estancelin, Roque et Bignon, propriétaires et négociants, demeurant à Eu, d'une part, et le préfet de la Seine-Inférieure, d'autre part;

Vu les trois exploits, en date du 29 mai 1874, par lesquels les sieurs Estancelin, Roque et Bignon ont fait citer le préfet de la Seine-Inférieure, pour voir annuler les souscriptions conditionnelles par eux respectivement offertes pour l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, desservant la vallée de la Bresle, savoir : le sieur Estancelin, d'une somme de 10.000 francs; le sieur Roque, d'une somme de 500 francs, et le sieur Bignon, d'une somme de 200 francs; — les dites demandes fondées : 1° sur ce que la gare projetée dans la ville d'Eu a été établie dans une autre localité que celle indiquée au moment de leurs souscriptions; 2° sur

(*) Voir décision du tribunal des conflits, du 16 mai 1874 (Dubois et Rozel) et la note.

ce que leurs souscriptions ont été subordonnées à la condition que les travaux du chemin de fer seraient commencés au 1er janvier 1869, et que cette condition n'a pas été remplie;

Vu le mémoire en déclinatoire par lequel le préfet revendique pour l'autorité administrative le jugement des dites instances;

Vu les conclusions du sieur Estancelin tendant au rejet de ce déclinatoire;

Vu le jugement, rendu le 30 novembre 1874, par lequel le tribunal civil de Rouen, sur les conclusions conformes du ministère public, rejette le déclinatoire en ce qui concerne le sieur Estancelin;

Vu... (Jugement de sursis. Extrait du registre tenu au parquet, constatant que les pièces sont restées au greffe pendant quinze jours à la disposition des parties. Lettre du directeur des affaires civiles, constatant la date de l'arrivée des pièces à la Chancellerie);

Vu l'état des souscriptions recueillies à Eu pour la confection du chemin de fer de la Bresle, rendu exécutoire par arrêté préfectoral du 25 février 1870;

Vu les observations présentées par le ministre de l'intérieur, en réponse à la communication qui lui a été donnée du dossier;

Vu la loi des 16-24 août 1790, titre II, art. 13; la loi du 16 fructidor an III; la loi du 23 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 24 mai 1872, notamment les articles 25 à 28; la loi du 4 février 1850; le règlement du 26 octobre 1849; les ordonnances royales du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831;

Considérant que la souscription consentie par le sieur Estancelin pour concourir à l'établissement du chemin de fer d'intérêt local desservant la vallée de la Bresle, et l'acceptation de cette souscription par le préfet du département de la Seine-Inférieure constituent un contrat ayant pour objet l'exécution d'un travail public; qu'en vertu des dispositions ci-dessus visées, la juridiction administrative est seule compétente pour statuer sur les contestations auxquelles l'existence ou l'exécution de ce contrat peuvent donner lieu; — Que, dès lors, c'est avec raison que le préfet du département de la Seine-Inférieure a revendiqué pour l'autorité administrative la connaissance de ce litige, porté par le sieur Estancelin devant le tribunal civil de Rouen;

Art. 1er. — (Arrêté de conflit confirmé.)

Art. 2. — Sont considérés comme non avenus l'exploit d'assignation en date du 29 mai 1874, et le jugement rendu par le tribunal civil de Rouen, à la date du 30 novembre 1874.

(N° 205)

[13 mars 1875.]

Travaux publics. — Cours d'eau non navigables. — Compétence judiciaire ou administrative. — Rigole de dérivation pour l'alimentation de locomotives dans une gare. — Propriété prétendue du cours d'eau. — Dommages. — (Sieur Cottin.) — *Lorsque des travaux de dérivation d'une partie des eaux d'un cours d'eau ont été autorisés par décision ministérielle et exécutés par une compagnie concessionnaire d'un chemin de fer pour conduire au réservoir d'une gare l'eau nécessaire à l'alimentation des machines locomotives, — l'autorité judiciaire n'est pas compétente soit pour ordonner la destruction de ces travaux, soit pour statuer sur l'indemnité réclamée par un propriétaire pour le préjudice que lui cause le détournement des eaux. — Les ouvrages exécutés forment une dépendance de la gare et ont ainsi le caractère de travaux publics* (*).

Vu l'arrêté du 8 décembre 1874, par lequel le préfet de l'Ain a élevé le conflit d'attributions dans l'instance pendante, devant le tribunal civil de Gex, entre le sieur Cottin et la compagnie concessionnaire des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée;

Vu l'exploit introductif d'instance, par lequel le sieur Cottin, propriétaire, assigne la compagnie concessionnaire des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à comparaître devant le tribunal de Gex, pour voir dire que le requérant a le droit d'user des eaux du ruisseau le Nambin, à l'exclusion de la dite compagnie; qu'en conséquence, la compagnie sera tenue de supprimer la rigole de dérivation qu'elle a établie pour conduire les eaux de ce ruisseau au réservoir de la gare de Bellegarde, à peine d'une indemnité de 20 francs par chaque jour de retard, et se voir en outre condamnée à des dommages-intérêts et aux dépens;

Vu le mémoire en déclinatoire, par lequel le préfet de l'Ain revendique pour l'autorité administrative le jugement de l'action intentée par le sieur Cottin contre la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée;

(*) Voir dans le même sens 15 décembre 1866 (Larnaudès, *Ann.* 1868, p. 292); 26 décembre 1867 (Thiébault, *Ann.* 1868, p. 944).

Vu les conclusions prises par le sieur Cottin devant le tribunal, et tendant à ce qu'il plaise au tribunal déclarer que le sieur Cottin est propriétaire des eaux du ruisseau le Nambin, à l'exclusion de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée; ordonner que, dans le délai d'un mois à dater de la signification du jugement à intervenir, à peine d'une amende de 20 francs par chaque jour de retard, la compagnie supprimera la rigole de dérivation qu'elle a établie pour conduire les eaux au réservoir de la gare de Bellegarde, si mieux elle n'aime, dans le même délai, acquérir amiablement du sieur Cottin la propriété des dites eaux ou commencer les formalités de l'expropriation pour cause d'utilité publique, sans préjudice des dommages accordés par le tribunal pour la dépossession antérieure;

Vu les conclusions prises par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et tendant à ce qu'il plaise au tribunal déclarer que ni le lit, ni les eaux du ruisseau le Nambin n'étant susceptibles de propriété privée, le sieur Cottin n'a pu en prescrire la jouissance exclusive ni la propriété; que les ouvrages exécutés par la compagnie ayant été autorisés par une décision du ministre des travaux publics, en date du 28 décembre 1871, sont des travaux publics, et qu'il n'appartient au tribunal ni d'en ordonner la destruction, ni de régler les indemnités dues pour les dommages qu'ils peuvent avoir causés; en conséquence, se déclarer incompétent;

Vu les conclusions du ministère public, tendant à ce qu'il soit fait droit au déclinatoire,

Vu le jugement du 2 décembre 1874, par lequel le tribunal de Gex rejette le déclinatoire et retient la cause;

Vu... (Jugement de sursis. Extrait du registre tenu au parquet. Observations du ministère public. Lettre du directeur des affaires civiles constatant la date de l'arrivée du dossier);

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics, en réponse à la communication qui lui a été donnée du dossier;

Vu la loi des 16-24 août 1790 et la loi du 16 fructidor an III;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu l'article 644 du Code civil;

Vu la loi du 24 mai 1872, notamment les articles 25 à 28, la loi du 4 février 1850, le règlement du 26 octobre 1849, les ordonnances royales du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831;

Considérant que l'action intentée par le sieur Cottin devant le tribunal civil de Gex contre la compagnie des chemins de fer de

Paris à Lyon et à la Méditerranée tend à faire ordonner la suppression de la rigole de dérivation établie par la compagnie en amont de la propriété du sieur Cottin, pour conduire au réservoir de la gare de Bellegarde une partie des eaux du cours d'eau non navigable le Nambin, à moins que la compagnie n'acquière, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, les eaux du dit cours d'eau, dont le requérant prétend avoir la jouissance de temps immémorial pour l'irrigation de sa propriété, et ce sans préjudice des dommages-intérêts à fixer pour la dépossession qu'aurait subie le sieur Cottin antérieurement à cette acquisition;

Considérant que les travaux qui ont donné lieu à l'action du sieur Cottin ont été exécutés par la compagnie, en sa qualité de concessionnaire des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour amener dans le réservoir de la gare de Bellegarde l'eau nécessaire à l'alimentation des machines locomotives; qu'ils ont été autorisés par une décision du ministre des travaux publics, en date du 28 décembre 1871, rendue par application de l'article 3 du cahier des charges de la concession faite à la dite compagnie; que les ouvrages exécutés dans ces conditions forment une dépendance de la gare de Bellegarde, et qu'ainsi ils avaient le caractère de travaux publics;

Considérant, d'autre part, que ces travaux n'ont entraîné la dépossession d'aucune partie de la propriété du sieur Cottin, sise en aval du point où la prise d'eau a été pratiquée; qu'il suit de là qu'aux termes de l'article 13 (titre II) de la loi des 16-24 août 1790 et de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, l'autorité judiciaire n'était compétente ni pour ordonner la destruction de ces travaux, ni pour statuer sur l'indemnité réclamée par le sieur Cottin pour le préjudice que peut lui avoir causé le détournement d'une partie des eaux dont il aurait joui pour l'irrigation de sa propriété;

Art. 1[er]. — L'arrêté de conflit pris le 8 décembre 1874 dans l'instruction engagée devant le tribunal de Gex par le sieur Cottin contre la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est confirmé.

Art. 2. — Sont considérés comme non avenus l'exploit introductif d'instance en date du 29 mai 1874, les conclusions des parties et le jugement du tribunal de Gex en date du 2 décembre 1874.

(N° 206)

[19 mars 1875.]

Voirie (grande). — Contravention. — Recours au Conseil d'Etat par l'administration. — Délai. — Point de départ. — Ministre des travaux publics contre sieur Weter.) — *Le délai de recours au Conseil d'État contre un arrêté d'un conseil de préfecture, rendu, en matière de contravention, sur les poursuites de l'administration, court, pour elle, du jour de la décision attaquée. Dans ce cas, les parties ne sont pas tenues de notifier l'arrêté à l'administration : l'article* 11 *du décret du* 22 *juillet* 1806 *est inapplicable. — Loi du* 30 *mai* 1851, *article* 25.

Vu le recours formé par le ministre des travaux publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 26 décembre 1873, par lequel le conseil de préfecture du Rhône a renvoyé le sieur Weter des fins d'un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé contre lui, pour avoir appuyé des constructions contre le mur de clôture d'un terrain où a été établie, par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, une prise d'eau destinée au service de la gare de Vaise; le dit recours fondé sur ce que la prise d'eau dont s'agit étant une dépendance nécessaire de l'exploitation du chemin de fer, le terrain où elle est placée ferait partie du domaine public;

Vu le mémoire en défense;

Vu le décret du 22 juillet 1806;

Vu la loi du 30 mai 1851, article 25;

Considérant que si, aux termes de l'article 11 du décret du 22 juillet 1806, le délai de trois mois pendant lequel le recours au Conseil d'État est recevable, ne court que du jour de la notification de la décision attaquée, cette règle ne peut recevoir son application en matière de contravention de grande voirie, dont la répression est poursuivie par l'administration, lorsque c'est le ministre compétent qui se pourvoit contre les décisions rendues par le conseil de préfecture sur la plainte de ses agents; que, dans ces cas, les parties ne sont pas tenues, pour faire courir le délai de recours, de notifier à l'administration les dites décisions, et que ce délai doit courir du jour où elles sont rendues;

Considérant que l'arrêté par lequel le conseil de préfecture du

Rhône a renvoyé le sieur Weter des fins du procès-verbal dressé contre lui a été rendu le 26 décembre 1873, et que le recours du ministre des travaux publics n'a été enregistré au secrétariat du contentieux du Conseil d'État que le 28 décembre 1874, plus de trois mois après la date de cet arrêté; que, dès lors, ce recours n'est pas recevable. (Rejet.)

(N° 207)

[9 avril 1875.]

Travaux publics. — Dommage. — Auberge. — Difficulté d'accès. — Appréciation de l'indemnité. — (Sr Lucq-Rosa contre Cie du Nord.)

Vu la requête présentée pour le sieur Lucq-Rosa tendant à ce qu'il plaise au conseil réformer un arrêté, du 25 avril 1873, par lequel le conseil de préfecture du Nord ne lui a alloué qu'une indemnité de 8.000 francs à raison du préjudice résultant pour lui des travaux exécutés par la compagnie du chemin de fer du Nord sur la route départementale de Maubeuge à Avesnes, au devant d'une maison à usage d'auberge, qu'il possède dans la commune d'Aulnoye ; ce faisant, attendu qu'il est établi par les rapports de l'expert du requérant et du tiers-expert que le dommage doit être évalué au moins à 30.000 francs, lui allouer le bénéfice des conclusions prises par lui devant le conseil de préfecture (avec dépens) ;

Vu le mémoire en défense tendant au maintien de l'arrêté attaqué (avec dépens) ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807 ;

Considérant que le sieur Lucq-Rosa n'établit pas qu'en fixant à 8.000 francs l'indemnité qui lui est due par la compagnie du chemin de fer du Nord, à raison de ce que, par suite des travaux de la dite compagnie, la maison qu'il possède dans la commune d'Aulnoye s'est trouvée placée en contre-bas de la route et est devenue d'un accès difficile, le conseil de préfecture du Nord ait fait une appréciation insuffisante du dommage. (Rejet avec dépens.)

(N° 208)

[16 avril 1875.]

Travaux publics.— Algérie.— Port d'Alger.—(Ministre de l'intérieur contre sieur Mayoux.) (*) — *Décompte. — Expiration du bail des travaux. — Réclamation. — Délai de dix jours. — Conditions générales de* 1833, *article* 32. — *Demande de déchéance. — Chose jugée. — Rejet. — Approvisionnements effectués par ordre des ingénieurs.—Produits de mines non triés, laissés sur les carrières considérées comme chantiers, utilisables pour la continuation des travaux après main-d'œuvre.—Travaux non continués à la fin du bail. — Refus par l'Etat de reprendre ces approvisionnements. — Condamnation de l'Etat à les reprendre au prix du bordereau sous déduction du prix de la main-d'œuvre nécessaire pour les utiliser et du rabais consenti par l'entrepreneur. — Retard dans la reprise de ces approvisionnements. — Pas de préjudice. — Frais de garde et loyer des carrières mis pour moitié à la charge des parties. — Intérêts. — Capitalisation des intérêts.*

Vu la requête présentée pour le ministre de l'intérieur tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 20 février 1873, par lequel le conseil de préfecture d'Alger a condamné l'État à reprendre tous les matériaux laissés en carrière et sur les chantiers par le sieur Mayoux, ex-entrepreneur des travaux du port d'Alger; ce faisant, attendu que la réclamation du sieur Mayoux, tendant au rachat des matériaux en fin de marché est non recevable aux termes de l'article 32 des clauses et conditions générales; qu'en effet ces approvisionnements constituaient un des éléments du décompte; que par suite la demande de reprise des dits approvisionnements devrait être présentée sous la forme d'une réclamation dirigée contre le décompte dans le délai de dix jours, fixé par l'article 32 précité; au fond, attendu que l'obligation imposée à l'État, quant à la reprise des matériaux, ne peut être étendue qu'aux matériaux approvisionnés par ordre et que le dépôt sur le lieu des travaux ne suffisait pas pour assurer la reprise des

(*) Suite des arrêts des 9 mai 1873, *Ann.* 1875, p. 295; 1er août 1873, et 24 juillet 1874, *Ann.* 1876, p. 482.

approvisionnements; que le sieur Mayoux ne justifie d'aucun ordre l'invitant à approvisionner des moellons ou des blocs d'enrochements; que les ordres donnés à l'entrepreneur, les 21 février 1867 et 1er septembre 1869, n'ont eu pour objet que de le mettre en demeure d'exécuter des travaux prévus et non pas d'approvisionner l'excédant de matériaux restés disponibles à la fin de l'entreprise; que d'ailleurs les matériaux dont s'agit sont réunis et déposés en carrière et qu'ainsi leur reprise ne peut être réclamée par le sieur Mayoux qui aurait dû les transporter à pied d'œuvre, aucune convention ne l'autorisant à soutenir que les carrières pouvaient être considérées comme chantiers; attendu en outre que les matériaux n'étaient pas en état de réception; qu'ils n'avaient reçu aucun travail de préparation, qu'on ne pouvait, dès lors, considérer comme approvisionnements les produits bruts des mines, les éclats de pierrailles, résultats de l'explosion; qu'il n'est pas suffisant pour ordonner la reprise de ces matériaux de tenir compte à l'État du supplément de main-d'œuvre qui sera nécessaire pour les rendre susceptibles d'emploi; attendu enfin que l'obligation de reprendre les approvisionnements n'est imposée par l'article 91 du cahier des charges de l'entreprise qu'à l'entrepreneur entrant et que les travaux étant abandonnés, l'État ne peut être condamné à défaut d'entrepreneur entrant, à reprendre les approvisionnements faits par le sieur Mayoux; décharger purement et simplement l'État des condamnations prononcées contre lui et des obligations mises à sa charge (avec dépens);

Vu le mémoire en défense, avec recours incident, présenté pour le sieur Mayoux tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu... (V. les motifs); que, dès lors, le pourvoi n'est pas recevable; au fond, attendu que le sieur Mayoux a demandé la reprise de ses approvisionnements et fait en temps utile les déclarations exigées par l'article 8 des clauses et conditions générales; que cette demande ne devait pas figurer dans le règlement du décompte; qu'elle se rapportait à un règlement à opérer entre l'entrepreneur sortant et l'État représentant l'entrepreneur entrant, dans les conditions déterminées par l'article 92 du cahier des charges de l'entreprise; attendu que tous les approvisionnements ont été faits par ordre des ingénieurs (V. les motifs); sur le recours incident; attendu que c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que les prix a appliquer seraient ceux du bordereau des prix de l'entreprise diminués du rabais de l'adjudication; qu'à défaut d'une adjudication nouvelle permettant l'application de l'article 8 des clauses et conditions générales, l'État a continué l'entreprise en régie;

que, dès lors, c'est sur le bordereau des prix dressé par les ingénieurs que les prix doivent être fixés, sans rabais; attendu que l'État aurait dû reprendre les matériaux approvisionnés dès la fin de l'entreprise; qu'en se refusant à le faire, il a, par ce retard, causé au sieur Mayoux un préjudice dont il lui est dû réparation; qu'enfin les frais de garde des carrières et des matériaux ne peuvent rester à la charge de l'entrepreneur depuis le 1er janvier 1870, date de la cessation de l'entreprise, le sieur Mayoux ayant mis l'administration en demeure en temps utile d'avoir à reprendre les dits matériaux : rejeter le recours formé par le ministre de l'intérieur, tant comme non recevable que comme mal fondé; condamner l'État à payer la valeur des matériaux au prix de l'adjudication sans rabais, une indemnité à raison du retard apporté à la reprise des matériaux et enfin le montant des frais de garde et de loyer des carrières, condamner enfin l'État au payement des intérêts, des intérêts des intérêts et aux dépens;

Vu le cahier des charges, clauses et conditions générales du 25 août 1833;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur la fin de non-recevoir opposée par le ministre de l'intérieur et tirée de ce que la réclamation du sieur Mayoux n'aurait pas été présentée dans le délai fixé par l'article 32 des clauses et conditions générales :

Considérant que devant le conseil de préfecture l'État a opposé à la demande du sieur Mayoux une fin de non-recevoir basée sur ce que la réclamation de cet entrepreneur n'aurait pas été présentée dans le délai de dix jours fixé par l'article 32 des clauses et conditions générales susvisées; que par son arrêté du 27 juin 1872, le conseil de préfecture, en ordonnant l'expertise à laquelle il a été ultérieurement procédé, a écarté cette fin de non-recevoir; que le ministre de l'intérieur ne s'est pas pourvu contre l'arrêté précité et que, dès lors, il n'est pas recevable à opposer au sieur Mayoux, la fin de non-recevoir sur laquelle il a été statué par le dit arrêté contre lequel le ministre ne s'est pas pourvu et ne se pourvoit pas encore aujourd'hui;

Au fond :

Sur les conclusions du ministre de l'intérieur tendant à faire décider que c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré que l'État était tenu de reprendre les approvisionnements faits par le sieur Mayoux;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur la fin de non-recevoir opposée par le sieur Mayoux et tirée de ce qu'en l'absence de re-

cours contre l'arrêté du 27 juin 1872, qui a ordonné l'expertise, l'État ne serait pas recevable à se pourvoir contre l'arrêté du 20 février 1873, qui a homologué le rapport des experts :

Considérant que l'article 92 du devis dispose que l'entrepreneur entrant sera obligé de reprendre, au prix de son adjudication, tous les approvisionnements faits par l'entrepreneur sortant et qui lui auront été portés en compte; qu'aux termes de l'article 91 du devis précité, à défaut d'entrepreneur entrant, l'État, au cas où les travaux seraient continués en régie, est substitué à l'entrepreneur sortant; qu'il résulte de l'instruction que les approvisionnements dont il s'agit ont été faits en vertu des ordres des ingénieurs; que, d'autre part, à raison de l'exiguïté des chantiers de l'entreprise, il a été convenu entre l'administration et l'entrepreneur que, conformément à ce qui avait été pratiqué pour la précédente entreprise, les carrières seraient considérées comme chantiers; qu'il est également établi, en ce qui concerne les matériaux compris dans le § 5 de l'expertise et provenant des produits de mine non triés, que ces matériaux peuvent être utilisés pour la continuation des travaux, mais qu'il est juste de tenir compte à l'État de tous les frais de main-d'œuvre qui seront nécessaires pour approprier ces matériaux aux besoins du service auquel ils sont destinés; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que l'État était tenu de reprendre les matériaux approvisionnés par l'entrepreneur dans les conditions ci-dessus indiquées, sous la déduction des frais de main-d'œuvre qui seront nécessaires pour qu'ils puissent être utilisés;

Sur le recours incident du sieur Mayoux tendant à faire condamner l'État à lui payer : 1° la valeur des matériaux au prix de l'adjudication, sans rabais; 2° une indemnité à raison du retard apporté à la reprise des matériaux; 3° à lui rembourser le montant des frais de garde et de loyer des carrières;

En ce qui touche le prix des matériaux :

Considérant qu'aux termes de l'article 92 du devis précité, l'entrepreneur entrant est obligé de reprendre, au prix de son adjudication, tous les approvisionnements faits par l'entrepreneur sortant et qui lui auront été portés en compte; qu'à défaut d'entrepreneur entrant, l'État est tenu de reprendre les dits approvisionnements, mais que, en l'absence d'une adjudication nouvelle qui aurait fixé le prix des matériaux, ces approvisionnements doivent être considérés comme rentrant dans les dépenses faites par l'entrepreneur dans les conditions du marché, et doivent, dès

lors, lui être payés au prix du bordereau sous la déduction du rabais par lui consenti ;

En ce qui touche l'indemnité réclamée à raison du retard apporté à la reprise des matériaux :

Considérant que le sieur Mayoux ne justifie pas que le retard apporté à la reprise des matériaux lui ait causé un préjudice, et que, dès lors, sa demande d'indemnité doit être rejetée ;

En ce qui touche les frais de garde et de loyer des carrières :

Considérant que devant le conseil de préfecture, le sieur Mayoux demandait que l'État fût tenu de lui rembourser la moitié des frais de garde et de loyer des carrières depuis le 1er janvier 1870, date de la cessation de l'entreprise;

Considérant qu'il n'est pas contesté qu'avant la fin de l'entreprise le sieur Mayoux a demandé à l'administration de reprendre les matériaux approvisionnés; qu'il a été décidé ci-dessus que l'État était tenu de reprendre ces matériaux au moment où la dite entreprise a pris fin; qu'il suit de là que l'entrepreneur est fondé à demander qu'il lui soit tenu compte des frais qu'il justifiera avoir faits pour la garde des carrières et des matériaux dont s'agit; mais qu'il résulte des circonstances de l'affaire qu'il y a lieu de mettre ces frais par moitié à la charge de chacune des parties ;

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur Mayoux n'a demandé les intérêts des sommes qui lui sont dues que le 23 décembre 1872 ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture ne lui a alloué les dits intérêts qu'à partir de cette date ;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant qu'aux termes de l'article 1154 du Code civil, les intérêts échus des capitaux peuvent eux-mêmes produire des intérêts, pourvu qu'ils soient dus au moins pour une année entière et qu'il en soit fait une demande spéciale ;

Considérant que le sieur Mayoux a demandé les intérêts des intérêts des sommes qui lui sont dues, dans son mémoire du 29 janvier 1874, au secrétariat du contentieux ; que, conformément à l'article 1154 précité, les intérêts échus à cette date doivent être capitalisés pour produire eux-mêmes des intérêts à partir du dit jour ;

Art. 1er. — Le recours du ministre de l'intérieur est rejeté.

Art. 2. — Le sieur Mayoux aura droit au remboursement de la moitié des frais de garde et de loyer des carrières qu'il justifiera avoir payés, à partir du 1er janvier 1870.

Art. 3. — Intérêts échus le 29 janvier 1874, capitalisés pour produire intérêt au taux de l'Algérie, à partir du dit jour.

Art. 4. — L'État est condamné aux dépens de la défense du sieur Mayoux et à la moitié des dépens de son recours incident.

Art. 5. — Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.

Art. 6. — Surplus des conclusions du sieur Mayoux rejeté.

(N° 209)

[23 avril 1875.]

Algérie. — Cours d'eau non navigables. — Usines. — Chute d'eau concédée. — Procès-verbal d'adjudication. — Interprétation. — Compétence. — (Sieur Lavie) (1). — *Décidé, d'après les termes du procès-verbal d'adjudication, qu'un moulin arabe à farine avait été vendu avec une chute d'eau d'un débit de 30 mètres cubes environ par minute et non pas seulement avec une force motrice nécessaire à la marche de deux paires de meules, dont l'établissement avait été prévu dans l'acte de vente. Lorsque l'acte de vente ne contient aucune indication relative à l'importance du volume d'eau concédé, et impose seulement à l'usinier l'obligation de maintenir en activité ou d'établir à nouveau neuf paires de meules, il y a lieu de décider qu'il n'a été vendu que la force motrice nécessaire à la marche de ces neuf paires de meules dans l'état de leur fonctionnement au moment de la vente domaniale* (2). *C'est au conseil de*

---

(1) Suite de l'arrêt du 4 février 1869 (sieur Lavie, *Ann.* 1869, p. 1251).

(2) Les ventes dont l'interprétation est demandée, disait M. le gouverneur de l'Algérie, ont exclusivement pour objet des moulins en activité, d'un certain nombre de tournants, et les actes sont même muets pour la plupart sur le nombre de moteurs. Or, dans cette situation, la vente comprend, non point toute la force motrice susceptible d'être donnée par les eaux que débite le canal d'amenée, mais seulement le volume d'eau nécessaire pour faire marcher l'usine telle qu'elle existe ou telle qu'elle est autorisée au moment de la vente, en d'autres termes, la force utilisée à cette époque. Ce qui est en effet vendu, ce n'est point le cours d'eau qui, d'ailleurs, est inaliénable, mais l'usine; et si la chute est un accessoire de l'usine, c'est dans la mesure seulement de l'emploi qui en est fait au moment de la vente. Telle est la jurisprudence du Conseil d'État (31 août 1863, Grégoire, *Ann.* 1863, p. 771); 24 juillet 1862 (Vital); 16 août 1862 (Maréchal, *Ann.* 1863, p. 1 et 23); 10 septembre 1864 (Pierson); 10 septembre 1864 (Maisons-Laffitte, *Ann.* 1865, p. 191 et 195).

« M. Lavie objecte qu'il se borne à mieux utiliser la chute concédée, sans employer, pour développer une force motrice supérieure, un volume d'eau

préfecture, juge du contentieux des ventes domaniales, qu'il appartient de déterminer le volume d'eau auquel a droit le concessionnaire d'une usine vendue par l'Etat.

Vu la requête présentée pour le sieur Lavie, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté, du 13 septembre 1873, par lequel le conseil de préfecture de Constantine, statuant sur le sens de cinq actes, des 5 mars 1847, 11 février 1847, 16 décembre 1844, 8 avril 1848 et 28 février 1848, portant vente ou concession au profit du sieur François Lavie, auteur du requérant, de tout ou partie de cinq moulins domaniaux sis aux chutes du Rummel et désignés sous les noms de Raab-el-Bey, Raab-Oum-el-Arouch, Raab-el Baroud, Raab-Chilia et Raab-Darlia, a décidé que les dits actes doivent être interprétés en ce sens que l'État n'a vendu ou concédé que la force motrice nécessaire à la marche des onze paires de meules dont le maintien ou l'établissement était stipulé dans les susdits actes de vente ou de concession, et tout en décidant que le sieur Lavie n'a pas droit à la jouissance de tout le volume d'eau de 30 mètres cubes à la minute que débite le canal d'amenée de ses moulins, s'est déclaré incompétent pour fixer le volume d'eau aliéné par l'État; ce faisant, attendu que le nombre de onze paires de meules, qui a été prévu dans les actes de vente

---

plus considérable que celui qui était utilisé à l'origine. Mais cette allégation est dépourvue de preuves, et M. Lavie n'a de droits acquis que dans la mesure de la quantité d'eau dont l'emploi est autorisé et qui constitue la consistance légale de ses usines (21 mars 1873, chemin de fer de Lyon contre Bertrand et Gras, *Ann.* 1875, p. 204). L'objection, fût-elle fondée, n'aurait d'ailleurs aucun sens, puisque M. Lavie réclame précisément le droit d'employer les 500 mètres cubes par seconde qui forment tout le débit du Rummel, et qu'il revendique le volume entier de ces eaux, bien que celles-ci fussent loin d'être utilisées dans les usines au moment des ventes qui en ont été successivement consenties au profit du requérant.

« L'objection n'aurait tout au plus de valeur qu'en ce qui concerne la taxe de 25 francs imposée sur les meules nouvellement établies. Mais ce n'est là, à mon avis, qu'un petit côté de la question qui roule tout entière sur la propriété des eaux du Rummel, et sur la faculté, hautement réclamée par mon administration, de continuer à pouvoir consacrer à l'irrigation et à la culture le surplus des eaux jusqu'à présent disponibles. Même au point de vue de la taxe, il importe de remarquer que l'absence d'ouvrages régulateurs au moment de la vente ne permet de déterminer le volume d'eau aliéné comme élément de la force motrice concédée que par le nombre de paires de meules existant à cette époque. C'est, en effet, à raison de l'existence d'appareils régulateurs fonctionnant régulièrement que l'arrêt Pierson (8 mai 1869, *Ann.* 1869, p. 840) cité par le réclamant a pris ces appareils pour base déterminante du régime des eaux... » (*Extrait du Recueil des arrêts du Conseil d'Etat.*)

et de concession du moulin du Rummel, n'était qu'un minimum destiné à garantir l'approvisionnement en farine de la contrée; que, dès lors, l'usinier a pu valablement, au moyen d'une meilleure utilisation des eaux fournies par le canal de dérivation sur lequel sont situés les cinq moulins qu'il possède et sans changer en rien le régime de la rivière le Rummel, accroître le nombre des tournants qui lui avaient été imposés; que, d'ailleurs, il résulte des titres spéciaux à la dernière usine d'aval, celle de Raab-Darlia, qu'une chute d'eau dont la force est d'environ 30 mètres cubes à la minute, soit de 500 litres par seconde, a été vendue en même temps que ce moulin; décider que les actes portant concession ou vente de ses usines lui garantissent la libre disposition d'une force motrice de 500 litres par seconde, et que l'État ne peut y porter atteinte ni par des concessions au profit de tiers, ni par l'imposition de redevances à la charge du requérant;

Vu les observations en défense présentées par le ministre de l'intérieur, ensemble un rapport du gouverneur général de l'Algérie, du 25 septembre 1874, auquel le ministre déclare se référer et tendant au rejet du pourvoi, attendu que les actes de vente et de concession des moulins du Rummel n'indiquant pas quelle a été la force motrice aliénée, et se bornant à stipuler le maintien ou l'établissement de onze paires de meules, ces actes doivent être interprétés en ce sens qu'ils n'ont conféré au sieur Lavie de droit à la jouissance que du volume d'eau nécessaire à la mise en mouvement de onze paires de meules; que s'il est parlé dans le procès-verbal d'adjudication et dans le préambule du cahier des charges du moulin Darlia, d'une chute d'eau dont la force est de 30 mètres cubes environ par minute, ces expressions, d'ailleurs incorrectes, ne doivent être prises que comme une simple indication du débit du canal de dérivation, et ne sauraient prévaloir contre une disposition formelle du cahier des charges, de laquelle il résulte qu'un volume d'eau de 30 mètres cubes à la minute n'a pas été irrévocablement assuré à l'adjudicataire du moulin Darlia; enfin, qu'il est établi par les calculs auxquels se sont livrés les ingénieurs, qu'un débit de 160 litres par seconde est suffisant pour les besoins des onze paires de meules dont le fonctionnement a été prévu par les actes d'aliénation des usines du Rummel;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Lavie, dans lequel le requérant maintient ses précédentes conclusions, et conclut, en outre, à ce que le Conseil d'État déclare que l'état ancien de ses usines lui donne droit à la jouissance d'un volume d'eau

de 500 litres par seconde, et subsidiairement ordonne une expertise à l'effet de déterminer l'étendue de la force motrice nécessaire au jeu des appareils existant dans ses moulins lors des ventes domaniales ou imposés par les actes d'aliénation des dits moulins; attendu que le conseil de préfecture s'est à tort déclaré incompétent pour fixer la quotité de la force motrice à laquelle a droit le requérant; que, d'après les indications des plans joints aux actes de vente et de concession, le nombre des tournants existant alors dans ses usines était de 18 et non pas de 11; que les évaluations qui ont servi de bases aux calculs des ingénieurs sont inexactes et ne tiennent pas suffisamment compte de l'état d'extrême imperfection des appareils fonctionnant à l'époque des ventes nationales; que, pour la marche de ces appareils, il fallait autrefois un volume d'eau de 800 litres par seconde, et que si le requérant peut aujourd'hui se contenter d'un débit de 500 litres, il le doit aux perfectionnements qu'il a apportés au mécanisme de ses usines;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 16 juin 1851;

En ce qui concerne le moulin dit *Raab-Darlia* :

Considérant que le cahier des charges et le procès-verbal d'adjudication de ce moulin définissent l'un et l'autre l'immeuble mis en vente : « un moulin arabe à farine, en mauvais état, mû par une chute d'eau dont la force est d'environ 30 mètres cubes à la minute »; qu'il résulte de cette mention que le dit moulin a été vendu avec une chute d'eau d'un débit de 30 mètres cubes environ par minute, soit 500 litres par seconde; que cette interprétation est confirmée par une clause de l'article 8 du cahier des charges, de laquelle il résulte que la force motrice concédée à l'usinier n'est pas limitée à celle nécessaire à la marche des deux paires de meules dont l'établissement a été prévu dans l'acte de vente; qu'en effet cette clause dispose qu'au cas où l'administration viendrait à ordonner le déplacement du moulin Darlia, l'adjudicataire aurait droit à obtenir, à titre d'indemnité, une chute d'eau en rapport avec l'importance du moulin qu'il exploiterait à cette époque; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré que l'étendue de la force motrice à laquelle a droit le propriétaire du moulin Darlia n'a pas été déterminée dans l'acte de vente, et qu'il ne peut, en conséquence, prétendre à la jouissance que du volume d'eau nécessaire à la marche de deux tournants; et que l'acte de vente doit être entendu en ce sens qu'il a concédé au sieur Lavie le droit de disposer dans l'usine dont il s'agit d'un volume d'eau de 500 litres par seconde;

En ce qui concerne les moulins dits *Raab-el-Bey*, *Raab-Oum-el-Arouch*, *Raab-el-Baroud* et *Raab-Chilia* :

Considérant que les actes de vente et de concession des dits moulins, ainsi que les plans, devis et états d'estimation y annexés, ne contiennent aucune indication relative à l'importance du volume d'eau concédé, et imposent seulement à l'usinier l'obligation d'y maintenir en activité ou d'y établir à nouveau neuf paires de meules ; que, dès lors, il résulte de ces actes que l'État n'a vendu ou concédé que la force motrice nécessaire à la marche de ces neuf paires de meules, dans l'état de leur fonctionnement à l'époque des ventes domaniales;

Mais considérant que le requérant et l'administration ne sont pas d'accord sur l'importance du débit qui était alors utilisé pour la mise en mouvement des neuf tournants dont le maintien ou l'établissement a été imposé à l'usinier; que, saisi de cette contestation, le conseil de préfecture, juge du contentieux des ventes domaniales, s'est à tort déclaré incompétent pour déterminer le volume d'eau auquel a droit le requérant; que l'état de l'instruction ne permet pas au Conseil d'État d'apprécier l'importance de ce volume d'eau, et que, dès lors, il y a lieu de renvoyer le sieur Lavie devant le conseil de préfecture pour être, après expertise, statué sur ce point ce qu'il appartiendra ;

Art. 1er. — Arrêté du conseil de préfecture annulé.

Art. 2. — Il est déclaré que, par l'acte de vente du moulin Darlia, du 28 février 1848, l'État a concédé au sieur Lavie un volume d'eau de 30 mètres cubes à la minute, soit de 500 litres par seconde.

Art. 3. — Il est déclaré que par les actes de vente et de concession des moulins El-Baroud, El-Arouch, El-Bey et Chilia, des 16 décembre 1844, 11 février et 5 mars 1847, et 8 avril 1848, l'État a concédé le volume d'eau dont faisaient emploi, à l'époque des ventes domaniales, les neuf paires de meules dont le maintien ou l'établissement a été imposé à l'usinier par les dits actes de vente ou de concession.

Art. 4. — Le sieur Lavie est renvoyé devant le conseil de préfecture de Constantine, à l'effet de faire déterminer, après expertise, quel était le volume d'eau qui, dans l'état du fonctionnement des usines désignées à l'article précédent à l'époque des ventes et concessions domaniales, était alors nécessaire à la marche des neuf paires de meules qui devaient y être établies.

Art. 5. — Le surplus des conclusions du sieur Lavie est rejeté.

Art. 6. — L'État est condamné aux dépens.

(N° 210)

[23 avril 1875.]

Communes. — Traité pour l'éclairage au gaz. — Droit d'octroi sur les matières premières. — Redevance en tenant lieu. — Ville de Neuilly. — Territoire annexé. — Interprétation. — (Commune de Neuilly-sur-Seine contre compagnie parisienne du gaz.)—*Décidé que par suite de l'annexion à la ville de Paris de la partie du territoire de Neuilly sur laquelle se trouvait l'usine de la compagnie, celle-ci avait cessé de devoir à la commune de Neuilly la redevance annuelle stipulée au traité pour tenir lieu des droits d'octroi sur les matières premières servant à la fabrication du gaz. — Ces matières ne sont plus soumises à l'octroi de Neuilly et le gaz fabriqué dans l'usine n'est soumis à aucun droit d'octroi dans cette commune.*

Vu la requête présentée pour la commune de Neuilly-sur-Seine, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 9 novembre 1872, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a rejeté sa demande tendant à obtenir que la compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz fût tenue de lui payer, et ce, à partir du 1er janvier 1857, la redevance annuelle de 10.000 francs stipulée par l'article 16 du traité intervenu le 19 décembre 1857 entre la commune de Neuilly et la compagnie; ce faisant, attendu qu'aux termes du traité précité la redevance annuelle dont s'agit représente une partie du prix moyennant lequel la commune a cédé à la compagnie le monopole de l'éclairage; qu'elle constitue un forfait dont le montant doit être payé à la commune, alors même que les matières employées à la fabrication du gaz ne seraient plus soumises aux droits d'octroi; qu'ainsi et bien que depuis 1860, par le fait de l'annexion à la ville de Paris de la partie du territoire dépendant antérieurement de la commune de Neuilly, sur laquelle est située l'usine de la compagnie, celle-ci ne puisse plus être imposée à aucun droit d'octroi dans la commune de Neuilly, à raison des matières par elle employées à la fabrication du gaz, elle ne doit pas moins être tenue au payement de la redevance annuelle stipulée par l'article 16 du traité précité, condamner la compagnie à ce payement à partir du 1er janvier 1857, avec les intérêts du jour de la demande et aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz, par lequel elle conclut au rejet du pourvoi avec dépens, par le motif que la redevance stipulée à l'article 16 du traité du 19 décembre 1857 ne représente pas une partie du monopole qui a été concédé à la compagnie; que le dit article a eu seulement pour but de soumettre cette compagnie, moyennant un remboursement fixé à forfait, aux droits d'octroi établis dans la commune de Neuilly sur les matières employées à la fabrication du gaz, et que la compagnie dont l'usine s'est trouvée englobée dans l'enceinte fortifiée, par suite de l'annexion, a cessé d'être assujettie aux droits d'octroi dans la dite commune et ne se trouve dès lors plus tenue au payement de la redevance anuelle réclamée par le pourvoi;

Vu le mémoire en réplique produit pour la commune de Neuilly par laquelle elle persiste dans ses conclusions et conclut en outre à l'allocation des intérêts des intérêts, de la redevance par elle réclamée;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, notamment l'article 4;

Vu la loi du 16 juin 1859;

Considérant que, si l'article 16 du traité ci-dessus visé du 9 décembre 1857, intitulé droit d'octroi sur les matières premières employées à la fabrication du gaz, stipule le payement par la compagnie d'une redevance annuelle et fixe, c'est pour tenir lieu à la commune des droits d'octroi sur le charbon, le coke, la chaux et les autres matières employées à la production du gaz; qu'en disposant que cette redevance serait acquise à la commune pendant la durée du traité et alors même que tout ou partie des matières ci-dessus désignées cesseraient d'être assujetties à l'impôt, le dit article a prévu le cas où ces matières cesseraient de figurer sur les tarifs d'octroi de la commune, mais n'a pas entendu soumettre la compagnie au payement de droits d'octroi dans la commune, quand bien même les matières qui servent à la fabrication du gaz seraient consommées en dehors du rayon du dit octroi;

Considérant que la portion du territoire de Neuilly où est située l'usine de la compagnie a été annexée à la ville de Paris, par la loi du 16 juin 1859; qu'ainsi et depuis cette époque, les matières servant à la fabrication du gaz ont cessé d'être soumises à l'octroi de Neuilly; que le gaz fabriqué dans l'usine n'est assujetti à aucun droit d'octroi dans la dite commune;

Considérant d'ailleurs que, depuis l'annexion à la ville de Paris d'une portion de son territoire, la commune de Neuilly a interprété le traité en ce sens; qu'en effet, la redevance stipulée par

l'article 16 a cessé de lui être payée sans qu'elle ait élevé aucune réclamation à ce sujet; que de ce qui précède il résulte que c'est à juste titre que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture a repoussé la demande formée par la commune a l'effet d'obtenir le payement de la dite redevance. (La requête de la commune de Neuilly est rejetée. La dite commune est condamnée aux dépens.)

(N° 211)

[23 avril 1875.]

Travaux publics. — Communes. — Département. — Souscriptions particulières. — Chemin d'intérêt local. — Rôle exécutoire. — Commandement. — Opposition. — Obligation de payer. — Garantie. — Délai. — (Sieurs Vivet et Farnoux contre communes de Montalieu-Vercieu et d'Amblagnieu). — *Commandement signifié à la requête du percepteur des contributions directes, à fin de payement du montant des rôles, rendus exécutoires par le préfet, pour le recouvrement d'une souscription consentie par plusieurs maîtres carriers en vue de la construction d'un chemin d'intérêt local. — Opposition de ceux-ci devant le conseil de préfecture : ils soutiennent que la convention n'a pas été soumise à l'acceptation des communes, ni du département; qu'en supposant qu'ils fussent liés vis-à-vis des communes, le département serait sans qualité pour les poursuivre, attendu qu'ils avaient simplement garanti le versement de la somme que leurs ouvriers s'étaient obligés à payer au moyen d'une retenue de 1f,50 sur leurs salaires; que, par suite du retard apporté dans les travaux qui n'étaient pas encore achevés, la plupart de leurs ouvriers avaient abandonné leur industrie et ne pouvaient plus subir de retenue. — Rejet : Le département et les communes ont également accepté les engagements des maîtres carriers, qui étaient absolus et indépendants des versements à effectuer par les ouvriers. Aucun délai n'était stipulé pour l'exécution des travaux.*

Vu la requête présentée pour les sieurs Vivet et Farnoux, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté du 23 août 1873, par lequel le conseil de préfecture de l'Isère a rejeté l'opposition qu'ils avaient formée contre un commandement qui leur avait été signifié à la requête du percepteur des contributions directes

en résidence à Morastel, d'avoir à payer la somme de 8.502f,40, montant des rôles rendus exécutoires par le préfet, le 31 mai 1870, le 28 octobre 1871 et le 9 avril 1872, pour le recouvrement des trois premiers quarts d'une souscription garantie par les requérants pour la construction du chemin de fer d'intérêt local de Villebois à Montalieu; ce faisant, attendu que l'acte en date du 23 février 1866, par lequel huit maîtres carriers des communes de Montalieu-Vercieu et d'Amblagnieu s'étaient engagés à garantir solidairement le payement de la somme de 17.000 francs que les ouvriers de leurs carrières s'étaient obligés à payer au moyen d'une retenue de 1f,50 pour 100 sur le montant de leurs salaires, était une convention privée qui n'avait été soumise à l'acceptation ni des communes ni du département; qu'en admettant même que cet engagement fût obligatoire vis-à-vis des communes, le département aurait été sans qualité pour exercer les poursuites, attendu que les requérants n'avaient souscrit l'engagement précité qu'en vue de la prompte exécution des travaux qui actuellement ne sont pas encore terminés; que, par suite de ce retard, la plupart des signataires de l'acte du 23 février 1866 ont abandonné leur industrie et ne peuvent plus fournir leur part contributive et qu'il est devenu impossible d'opérer des retenues sur les salaires des ouvriers, annuler la contrainte décernée contre les requérants et faire défense aux communes de Montalieu-Vercieu et d'Amblagnieu de continuer les poursuites;

Vu le mémoire en défense présenté pour les communes de Montalieu-Vercieu et d'Amblagnieu, tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par le motif que l'engagement contracté par les maîtres carriers, le 23 février 1866, avait été accepté, tant par les communes que par le département de l'Isère qui avaient, dès lors, également droit d'en poursuivre l'exécution; que les signataires de cet engagement avaient promis solidairement d'acquitter le montant de la souscription des ouvriers, même dans le cas où il ne serait fait aucune retenue sur les salaires, et que, d'ailleurs, en 1869, époque à laquelle l'exécution des travaux du chemin de fer d'Ambérieu à Villebois a été déclarée d'utilité publique, la situation des maîtres carriers et des ouvriers n'avait subi, depuis 1866, aucune modification de nature à les dégager de leurs promesses;

Vu l'acte du 23 février 1866, par lequel les sieurs Vivet, Farnoux et autres maîtres carriers s'engagent à verser, en quatre ans, la somme montant à 17.000 francs pour le département de l'Isère, que les ouvriers carriers ont promis de fournir au moyen

d'une retenue de 1f,50 pour 100 sur les salaires pour la construction d'un chemin de fer d'Ambérieu à Montalieu-Vercieu la souscription demeurant obligatoire pour chaque maître tailleur de pierre, même pour le cas où ils n'auraient pas opéré la retenue et lesdits maîtres étant tenus conjointement et solidairement pour le montant total de la souscription générale des ouvriers, de telle sorte que la somme dont un ou plusieurs d'entre eux resteraient débiteurs, devait être payée par celui ou ceux qui mieux le pourront.

Vu les délibérations des 14 et 20 juin 1868, par lesquelles les conseils municipaux des communes d'Amblagnieu et Montalieu garantissent au département le recouvrement intégral du montant des souscriptions offertes par les ouvriers sous la garantie des maîtres tailleurs de pierre;

Vu la convention conclue entre le préfet du département de l'Isère et les sieurs Mongini pour la concession du chemin de fer d'intérêt local de Villebois à Montalieu à la condition notamment que les sieurs Mongini recevront une subvention de 207.000 francs, tant sur les ressources provenant du département, des communes et des particuliers, que sur les sommes allouées par l'État, la dite convention du 23 juillet 1868, conclue en vertu de l'autorisation donnée par le conseil général dans sa séance du 2 septembre 1867;

Vu le décret du 1er décembre 1869, déclarant d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Villebois à Montalieu;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que par la convention ci-dessus visée du 23 février 1866, les sieurs Vivet, Farnoux et autres maîtres carriers avaient pris l'engagement solidaire de payer le montant des sommes que les ouvriers de leurs carrières avaient promis de fournir au moyen d'une retenue à opérer sur leurs salaires, pour contribuer aux travaux du chemin de fer d'intérêt local à établir de Villebois à Montalieu; que, d'une part, le préfet de l'Isère, traitant en vertu d'une autorisation du conseil général, a promis au sieur Mongini, comme condition de la concession du dit chemin, de leur fournir une subvention de 207.000 francs, dans laquelle était compris le montant de la souscription dont il s'agit; que, d'autre part, les conseils municipaux des communes de Montalieu et d'Amblagnieu, par leurs délibérations des 14 et 20 juin 1868, ont garanti au département le payement intégral de cette souscription; que, de ce qui précède, il résulte que le département et les communes ont également accepté les engagements des sieurs

Vivet et Farnoux, et ont, par suite, également intérêt et qualité à en poursuivre l'exécution;

Considérant que, des termes de la convention ci-dessus visée du 23 février 1866, il résulte que l'administration pouvait exiger le montant total de la souscription des ouvriers à chacun des signataires de la dite convention quand même les retenues n'auraient pas eu lieu et quand même un ou plusieurs des signataires n'auraient pas fourni leur part proportionnelle; que les requérants allèguent, il est vrai, pour soutenir qu'ils sont libérés de leurs obligations, d'une part, que le chemin de fer aurait été concédé tardivement, et, d'autre part, que l'achèvement des travaux a éprouvé des lenteurs qu'il était impossible de prévoir au moment de la convention;

Mais considérant, d'une part, que les requérants n'avaient pas subordonné leur engagement à la concession du chemin de fer dans un délai déterminé, et que, des pièces produites au dossier, il résulte que l'instruction et la conclusion de cette affaire ont été poursuivies dans des conditions normales et sans qu'il soit survenu aucun retard imputable à une faute de l'administration;

Considérant, d'autre part, que les requérants, loin de stipuler que les payements n'auraient lieu qu'après l'achèvement des travaux, s'étaient engagés à payer la somme convenue en quatre années à partir de la déclaration d'utilité publique et que les rôles, rendus exécutoires par le préfet, l'ont été aux époques où la souscription était exigible d'après la clause précitée; qu'ainsi, à aucun point de vue, les conclusions des requérants ne sont fondées. (Requête rejetée. Les sieurs Vivet et Farnoux condamnés aux dépens.)

(N° 212)

[23 avril 1875.]

Viorie (grande). — Fleuve. — Délimitation. — Excès de pouvoirs. — (Sieur Bélamy.) — *L'arrêté préfectoral qui fixe la limite du lit d'une rivière navigable (la Loire), au devant d'une propriété, à un niveau supérieur à celui des plus hautes eaux navigables avant tout débordement, — et la décision du ministre des travaux publics qui confirme cet arrêté, doivent être annulés pour excès de pouvoirs* (*).

(*) Voir 7 mars 1873 (Roux, Ann. 1875, p. 185); 30 mai 1873 (Pascal, Ann.

Vu la requête présentée pour le sieur Bélamy tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, une décision du ministre des travaux publics, du 11 août 1873, confirmative d'un arrêté du préfet du Loiret, du 30 janvier 1872, qui a délimité le lit de la Loire, au devant de la propriété du requérant d'après une ligne formée par l'arête supérieure du talus perreyé de la berge du fleuve en ce point; ce faisant, attendu que les eaux de la Loire, coulant à pleins bords dans les crues ordinaires d'hiver avant tout débordement, n'atteignent point la ligne déterminée par l'arrêté de délimitation comme étant la limite du fleuve et de la propriété riveraine en ce point, décidé que l'arrêté de délimitation a eu pour effet de comprendre dans le lit de la Loire une partie de la propriété du requérant; par suite, annuler le dit arrêté, ensemble la décision qui l'a confirmée, dire que la délimitation nouvelle qui interviendra sera faite, soit d'après la ligne du niveau le plus bas de la rive à laquelle la propriété du requérant accède, soit d'après le niveau sensiblement égal de la rive opposée, sous réserve de tous droits;

Vu la décision attaquée, ensemble l'arrêté du préfet du Loiret, du 30 janvier 1822;

Vu les observations du ministre des travaux publics tendant au rejet de la requête; vu ensemble, transmis par le dit ministre, les rapports des ingénieurs (*);

Vu le mémoire en réplique présenté pour le requérant tendant aux mêmes fins que ci-dessus, et en outre à ce qu'il plaise renvoyer les parties devant le préfet, pour faire tracer sur les biens la ligne de délimitation fixée par la décision à intervenir;

Vu la loi du 22 décembre 1789, section 3, article 2, et celle des 22 novembre-1er décembre 1790;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790;

Vu la loi du 24 mai 1872;

Considérant que le préfet du Loiret, par son arrêté du 30 jan-

---

1875, p. 748), et tribunal des conflits 11 janvier 1873 (Paris-Labrosse, *Ann.* 1874, p. 134).

Avant de discuter les points de fait soulevés dans cette affaire, M. l'ingénieur en chef excipait de la non-recevabilité du recours dirigé au contentieux contre un acte purement administratif de délimitation. Mais M. le ministre des travaux publics a fait observer que, depuis longtemps déjà, une jurisprudence différente avait prévalu dans le sein du Conseil d'État.

(*) On trouve dans ces rapports, que nous regrettons de ne pouvoir reproduire ici à cause de leur étendue, l'exposé de divers systèmes susceptibles d'être admis pour établir la limite des fleuves sur la rive où se trouve le chemin de halage et selon que ce chemin s'élève ou s'abaisse.

vier 1872, a fixé la limite du lit de la Loire au devant de la propriété du requérant d'après une ligne formée par la crête supérieure du talus de la berge du fleuve; qu'il est reconnu dans l'instruction, notamment par les rapports ci-dessus visés des ingénieurs, que la hauteur au point litigieux des plus hautes eaux navigables avant tout débordement est notablement inférieure au niveau qui résulte de la détermination qui précède; que, dès lors, le requérant est fondé à soutenir que le préfet et le ministre des travaux publics, dans sa décision confirmative de l'arrêté précité, n'ont pu, sans excès de pouvoirs, fixer la limite du fleuve le long de sa propriété à la ligne de crête déterminée par le dit arrêté. (L'arrêté du préfet du Loiret, du 30 janvier 1872, ensemble la décision du ministre des travaux publics, du 11 août 1873, sont annulés pour excès de pouvoirs.)

(N° 213)

[30 avril 1875.]

Travaux publics. — Décompte. — Travaux imprévus. — Conditions d'exécution. — Application des prix du bordereau, etc. — (Sieur Varangot.) *—Expertise préalable ordonnée devant le Conseil d'État, quoiqu'elle n'ait pas été demandée par le conseil de préfecture. — Tiers-expert laissé à la nomination du président de la section du contentieux.*

Vu la requête présentée pour le sieur Varangot, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du conseil de préfecture du département de Seine-et-Marne, du 26 mars 1873, dans les dispositions par lesquelles il a rejeté plusieurs des réclamations présentées par lui contre le décompte de l'entreprise des travaux d'amélioration de l'écluse du barrage de Melun, dont le dit sieur Varangot était adjudicataire; ce faisant, attendu... (dix-neuf chefs de réclamations renvoyés à l'expertise préalable); allouer au sieur Varangot les sommes réclamées par lui devant le conseil de préfecture; fixer, en conséquence, le montant du décompte à la somme de 91.506f,50, avec les intérêts de droit et les intérêts des intérêts, et condamner l'État aux dépens; subsidiairement, dire qu'avant faire droit, il sera procédé à une expertise, tous droits et moyens réservés;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics, tendant au rejet de la requête, par les motifs que le sieur Varangot a consenti à substituer des batardeaux transversaux aux batardeaux longitudinaux, et s'est chargé de faire les travaux d'épuisement, moyennant une somme fixe de 9.500 francs, convenue dans un marché spécial à forfait, du 7 août 1869, qu'il a librement consenti, et qui lui a d'ailleurs été avantageux ; que si, par suite de cette modification des batardeaux et de la mise à sec de l'écluse, des travaux de dragages ont été rendus inutiles, ces travaux, non exécutés, ne doivent pas être payés ; que l'article 42 des clauses et conditions générales des travaux des ponts et chaussées s'oppose à ce que l'entrepreneur puisse réclamer des prix différents de ceux portés au bordereau accepté par lui, pour divers travaux, et notamment pour déblais, travaux d'établissement des perrés, maçonnerie brute ou en pierre calcaire, démolition de pierres de taille ou de maçonnerie ; qu'il n'est pas justifié que des travaux non prévus ou plus importants que les travaux prévus aient été exécutés ; que les sommes allouées pour travaux ou dépenses supplémentaires, tels que pierres brossées ou location de pompes, sont suffisantes ; que l'établissement des ponts de service rentre dans les faux frais de l'entreprise, qui sont à la charge de l'entrepreneur, par application de l'article 18 des clauses et conditions générales ;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Varangot, le 5 juin 1873, concluant à l'allocation des intérêts et des intérêts des intérêts des sommes qui lui sont dues ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ; vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des ponts et chaussées, du 16 novembre 1866 ;

Considérant que le sieur Varangot, adjudicataire des travaux d'amélioration de l'écluse du barrage de Melun, soutient que les travaux qu'il a exécutés ont différé essentiellement de ceux qui étaient prévus lors de l'adjudication, soit quant au cube des divers travaux exécutés, soit quant aux conditions d'exécution de chaque nature d'ouvrages ; que des travaux imprévus lui ont été prescrits ; que des prix du bordereau ont été à tort appliqués à des travaux pour lesquels aucun prix n'avait été stipulé ; que des travaux modifiés en cours d'exécution, tels que ceux des batardeaux, ont été insuffisamment évalués ; que certains travaux non prévus au devis, tels que ceux de construction de ponts de service, ont été à tort compris dans les faux frais de l'entreprise ; que, en raison de ces omissions au décompte détaillées par le sieur Varangot dans les dix-neuf chefs de son mémoire, du 17 novembre 1873, le dit

sieur Varangot soutient que le décompte de ses travaux doit être porté à la somme de 94.506f,50; que ces diverses réclamations ne peuvent être utilement appréciées avant qu'elles n'aient été soumises à l'examen d'experts; qu'on ne saurait, d'ailleurs, objecter au sieur Varangot qu'il n'aurait pas demandé d'expertise en première instance; qu'il résulte, en effet, de sa réclamation au conseil de préfecture, du 26 août 1871, qu'il avait demandé une expertise, et que l'ingénieur ordinaire, dans son rapport du 19 septembre suivant, approuvé le 20 septembre par l'ingénieur en chef, avait lui-même reconnu l'utilité de l'expertise et désigné à l'avance l'expert de l'administration; qu'il y a lieu, dans ces circonstances, d'ordonner qu'avant faire droit au fond, les réclamations contenues dans le mémoire précité du 17 novembre 1873, seront soumises à l'examen de deux experts désignés, l'un par le sieur Varangot, l'autre par le ministre des travaux publics, et, en cas de désaccord, par un tiers expert qui sera désigné par le président de la section du contentieux au Conseil d'État;

Art. 1er. — Il sera, avant faire droit au fond, procédé à une expertise sur les réclamations du sieur Varangot contre le décompte de son entreprise, contenues dans son mémoire du 17 novembre 1873. L'expertise sera faite par deux experts nommés, l'un par le sieur Varangot et l'autre par le ministre des travaux publics, et, en cas de désaccord entre eux, par un tiers-expert qui sera désigné par le président de la section du contentieux au Conseil d'État. Ils prêteront serment devant le conseil de préfecture de Seine-et-Marne.

Art. 2. — Le procès-verbal d'expertise sera déposé au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, pour être ensuite statué ce qu'il appartiendra.

Art. 3. — Les dépens sont réservés pour être mis à la charge de la partie qui succombera en fin de cause.

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.

(Chambre civile.)

(N° 214)

[18 janvier 1876.]

Action possessoire. — Adjudicataire de travaux publics défendeur. — Dommages. — Arrêté préfectoral en cause. — Incompétence du juge de paix. — Appel. — Intervention de la commune. — Possession contestée. — Conclusions au fond. — Compétence. — Titres contestés. — Instance au pétitoire. — Rejet de l'action possessoire. — Cassation. — (Héritiers Lagarrigue contre sieur Boussès.) — *Lorsque, sur une action en complainte possessoire, le défendeur, sans contester la possession du demandeur, se borne à conclure à sa mise hors de cause par le motif qu'il a agi comme adjudicataire de travaux publics exécutés pour le compte d'une commune et en vertu de l'autorisation spéciale qui lui a été donnée par un arrêté préfectoral, le juge de paix est incompétent, la question de dommage qui reste seule à régler étant du ressort de la juridiction administrative. — Néanmoins, lorsque la commune, intervenant sur l'appel, conteste la possession du demandeur, le juge d'appel est compétent et peut, tout en infirmant la sentence comme incompétemment rendue, statuer au fond, si le demandeur a accepté le débat en concluant au fond sur le possessoire. — Lorsque, à l'appui de la possession plus qu'annale qu'il prétend avoir, le demandeur au possessoire invoque des titres, le juge ne peut, sans examiner ces titres, rejeter l'action possessoire en se fondant uniquement sur ce qu'ils sont contestés et subordonnés, quant à leur effet, au résultat d'une instance pétitoire introduite contre le demandeur au possessoire par le défendeur.*

NOTICE.

Les héritiers Lagarrigue, se disant en possession, depuis nombre d'années, par eux ou leurs auteurs, d'un vaste terrain dit *la Joncasse*, ont assigné le sieur Boussès devant le juge de paix de Sigean, pour trouble qu'il aurait porté à leur possession en fouillant le dit terrain pour en extraire des terres, et ont demandé leur maintien

en possession et la condamnation du sieur Boussès en 2.000 francs de dommages-intérêts. Ce dernier s'est borné à opposer qu'il était chargé, en qualité d'entrepreneur, d'exécuter des travaux de terrassement pour le compte de la commune de la Nouvelle, et que le cahier des charges l'autorisait à prendre, à cet effet, toutes les terres nécessaires en face de la rue qu'il s'agissait d'agrandir et à 200 mètres. Il demandait, par suite, sa mise hors de cause. Néanmoins, par sentence du 31 octobre 1872, le juge de paix a déclaré garder et maintenir les héritiers Lagarrigue en possession, et a condamné le sieur Boussès, pour le préjudice causé, à 200 francs de dommages-intérêts.

Sur l'appel interjeté par ce dernier devant le tribunal civil de Narbonne, la commune de la Nouvelle est intervenue par son maire. Elle a déclaré prendre le fait et cause de Boussès, et a soutenu que la possession invoquée par les demandeurs n'avait pas d'existence légale ; en conséquence, elle a conclu au rejet de l'action possessoire. Les héritiers Lagarrigue n'ont pas contesté l'intervention, et, au fond, ils ont demandé la confirmation de la sentence qui avait déclaré les maintenir en possession. Sur ce, le tribunal civil de Narbonne, par jugement du 28 janvier 1874, a décidé, d'une part, que le juge de paix de Sigean aurait dû se déclarer incompétent, puisqu'il s'agissait d'apprécier, contre Boussès, des actes régulièrement autorisés par arrêté préfectoral du 9 avril 1872, d'une autre part, statuant, sur l'intervention de la commune, que les héritiers Lagarrigue n'avaient pas prouvé leur possession de fait, et qu'ils n'avaient pas non plus la possession légale, les titres par eux envoyés étant contestés et subordonnés, quant à leur effet, au résultat d'une demande en délimitation et bornage introduite contre eux par le maire de la commune de la Nouvelle. En conséquence, le tribunal a déclaré, « pour cause d'incompétence, l'action des héritiers Lagarrigue irrecevable contre Boussès ; au fond, il a déclaré encore l'action des héritiers Lagarrigue irrecevable contre la commune de la Nouvelle ».

Les héritiers Lagarrigue se sont pourvus en cassation : 1° pour violation des lois des 16-24 août 1790 et 16 fructidor an III, de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, ainsi que du décret du 8 février 1868 ; 2° violation de l'article 23 du Code de procédure civile, et 3° excès de pouvoirs et violation des règles de la compétence.

ARRÊT.

La Cour,

Après en avoir délibéré conformément à la loi ;

Sur le premier moyen :

Attendu que l'action possessoire et la demande en dommages, formées par les héritiers Lagarrigue contre Boussès devant le juge de paix de Sigean, avaient pour cause le trouble que le dit Boussès aurait porté à la possession qu'ils prétendaient avoir depuis nombre d'années du terrain dit *la Joncasse*, en fouillant le dit terrain pour en extraire des terres;

Que, sur cette instance, Boussès, sans contester en aucune manière la possession prétendue par les héritiers Lagarrigue, s'est borné à demander sa mise hors de cause par le motif qu'il avait agi comme adjudicataire de travaux publics exécutés pour le compte de la commune de la Nouvelle, et en vertu de l'autorisation spéciale qui lui en avait été donnée par l'arrêté préfectoral du 9 avril 1872;

Que, dans ces circonstances, et la possession n'étant pas contestée, il restait à régler seulement une question de dommages-intérêts dont il appartenait à l'autorité administrative seule de connaître;

D'où il suit qu'en infirmant, comme incompétemment rendue, la sentence par laquelle le juge de paix de Sigean avait accueilli la demande des héritiers Lagarrigue et condamné Boussès à des dommages, le jugement attaqué, loin d'avoir violé les dispositions de loi invoquées par le pourvoi, en a fait, au contraire, une exacte et juste application;

Sur le troisième moyen :

Attendu que la commune de la Nouvelle, étrangère à l'instance engagée devant le juge de paix de Sigean, dans laquelle Boussès était seul partie comme défendeur, est intervenue en appel seulement sur le recours formé par ce dernier contre la sentence; qu'elle a déclaré prendre le fait et cause de son agent ou préposé, et que, défendant alors de son chef sur l'action possessoire, elle a soutenu que la possession invoquée par les héritiers Lagarrigue n'avait pas d'existence légale, et a conclu, en conséquence, au rejet de l'action comme non recevable et mal fondée;

Que ces derniers, loin de s'opposer à l'intervention de la commune et de la contester, ont accepté le débat sur la possession alors contestée, et ont conclu au fond en demandant la confirmation de la sentence qui avait déclaré les maintenir en possession;

Qu'ainsi le juge d'appel se trouvait saisi du litige par des conclusions contradictoires sur le fond, et qu'en y statuant il n'a ni excédé ses pouvoirs ni violé les règles de la compétence :

Par ces motifs, rejette les premier et troisième moyens;

Mais, sur le deuxième moyen :

Vu l'article 23 du Code de procédure,

Attendu qu'après avoir déclaré que les héritiers Lagarrigue n'avaient pas prouvé leur possession de fait, le tribunal de Narbonne, sans examiner les titres invoqués par ces derniers, s'est fondé uniquement, pour décider qu'ils n'avaient pas non plus la possession de droit, sur ce que ces titres étaient contestés et subordonnés, quant à leur effet, au résultat d'une instance au pétitoire introduite par le maire de la commune contre feu Lagarrigue, et reprise contre les héritiers ;

Mais que, d'une part, la circonstance qu'il y avait contestation sur les titres ne pouvait arrêter le juge du possessoire dans l'appréciation qu'il était autorisé à en faire, pour caractériser la possession ; que, d'autre part, il n'est pas admissible que, durant l'instance au pétitoire, la possession du défendeur reste livrée sans défense aux entreprises du demandeur, et qu'en effet, si l'article 26 du Code de procédure dispose que le demandeur au pétitoire ne sera plus recevable à agir au possessoire, il faut conclure du texte cet article et du motif sur lequel il repose, que le défendeur au pétitoire conserve, au contraire, toute liberté d'agir au possessoire pour les troubles que, durant le litige, le demandeur au pétitoire apporterait à sa possession ;

D'où il suit qu'en décidant le contraire, le jugement attaqué a expressément violé la disposition de loi ci-dessus visée :

Par ces motifs, donnant défaut contre la veuve Boussès,

Casse, etc.

(N° 215)

[24 janvier 1876.]

Chemin de fer. — Tarif spécial. — Clause de non-responsabilité. — Preuve. — (Sieurs Abegg, Collet et Cie.) — *La compagnie de chemin de fer qui, aux termes de ses tarifs, ne répond pas de la perte ou des avaries de certains objets par elle transportés en franchise, n'est pas affranchie de toute responsabilité, mais cette clause a pour effet de mettre à la charge de l'expéditeur la preuve des fautes qui lui ont causé préjudice, lesquelles ne peuvent s'induire du fait seul de la perte des colis* (*).

(*) Voir l'arrêt du 14 décembre 1875 (sieur Pisani, Ann. 1876, p. 1106).

La Cour,

Donne défaut contre le liquidateur de la maison Abegg, Collet et Cie, et statuant sur le pourvoi.

Vu le tarif spécial n° 71 de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dûment homologué;

Attendu qu'aux termes du dit tarif, la compagnie ne répond pas de la perte ou avarie des cabas, sacs vides et autres emballages transportés en franchise;

Attendu que cette clause ne saurait avoir pour effet d'affranchir la compagnie de la responsabilité de ses fautes, mais qu'il en résulte que les réclamations des parties lésées ne peuvent être accueillies qu'autant qu'elles font la preuve des fautes qui leur ont causé un préjudice, lesquelles ne peuvent s'induire du fait seul de la perte des colis;

Attendu que, dans l'espèce, le tribunal de commerce de Marseille a condamné la compagnie de Paris à Lyon au payement d'une somme de 62f,40 pour tenir lieu d'un ballot de sacs vides qui lui avait été confié dans les conditions du tarif susénoncé, par l'unique motif que ce colis n'était pas parvenu à sa destination, et sans qu'aucune faute eût été établie à la charge de la compagnie;

Attendu qu'en statuant ainsi le jugement attaqué a violé la disposition susvisée d'un tarif ayant force de loi:

Par ces motifs, casse et annule le jugement du tribunal de commerce de Marseille, du 12 mars 1874.

(N° 216)

[7 février 1876.]

Pourvoi. — Fin de non-recevoir. — Réception des dépens. — Acquiescement. — Terrains affectés à des travaux d'utilité publique. — Occupation sans transmission de propriété. — Epoque de l'évaluation de l'indemnité. — (Sieur Regis Cély.) — *La partie qui, ayant obtenu les dépens contre son adversaire, touche personnellement sans aucune réserve le montant de ces dépens, doit être réputée acquiescer aux divers chefs de la décision, si ces chefs ont entre eux un lien nécessaire.— Lorsque l'administration, en dehors des formes légales de l'expropriation, a occupé des terrains privés et y a construit des ouvrages d'utilité publique, le propriétaire ne peut réclamer devant les tribunaux judiciaires autre chose qu'une indemnité pécuniaire, et cette indemnité doit être calculée d'après la*

valeur des terrains, non au jour de leur occupation par le domaine et de leur affectation à des travaux publics, mais à l'époque du règlement de l'indemnité qui consomme la transmission de propriété.

La Cour,

Sur la fin de non-recevoir opposée au pourvoi et tirée de ce que Cély, en touchant les dépens auxquels l'arrêt du 7 avril 1870 avait condamné le domaine, a donné acquiescement à tous les chefs de cet arrêt et s'est rendu ainsi non recevable à attaquer, de ces chefs, soit le dit arrêt, soit les deux arrêts des 11 février et 7 mai 1873 rendus en conséquence et pour l'exécution du premier;

Attendu que l'arrêt du 7 avril 1870 précité a jugé : 1° que Cély était propriétaire des terrains litigieux ; 2° que son droit de propriété s'était converti en un simple droit à indemnité par suite de l'affectation de ces terrains à des ouvrages d'utilité publique, exécutés par l'administration; 3° et enfin que le domaine devait la restitution des fruits depuis le jour où Cély avait revendiqué sa propriété ;

Attendu que le même arrêt ayant condamné le domaine en tous les dépens de première instance et d'appel, Cély a personnellement poursuivi et reçu le payement de ces dépens sans aucune réserve; qu'il a ainsi acquiescé à toutes les dispositions de l'arrêt, lesquelles avaient entre elles un lien nécessaire;

Attendu, dès lors, que le dit Cély est non rececable à se pourvoir contre le dit arrêt, et, conséquemment, contre les deux arrêts subséquents sur les chefs, du moins, où ils ont donné effet aux décisions précédemment acquiescées; qu'il y a donc lieu de rejeter le premier moyen du pourvoi et la première branche du second moyen;

Mais, sur la deuxième branche du deuxième moyen, dirigée contre les deux arrêts des 11 février et 7 mai 1873, en ce qu'ils ont jugé que l'indemnité due à Cély pour la dépossession de ces terrains devait être calculée d'après la valeur des dits terrains, à l'époque de leur occupation par le domaine et de leur affectation à des travaux d'utilité publique ;

Attendu que cette décision ne se rencontrait pas dans l'arrêt du 7 avril 1870, et, conséquemment, n'avait point été acquiescée ;

Vu les articles 545, 546, 547 du Code civil;

Attendu qu'il est de principe que nul ne peut être privé de sa propriété que dans les cas prévus par la loi et moyennant une juste et préalable indemnité.

Attendu que si, par le fait de l'administration du domaine d'a-

voir affecté à des ouvrages et établissements d'utilité publique les terrains litigieux, les propriétaires de ces terrains ont été mis dans l'impossibilité légale de réclamer devant les tribunaux autre chose qu'une indemnité pécuniaire, il n'en résulte pas que l'exécution de ces travaux ait suffi à opérer immédiatement la transmission de propriété, et conséquemment que l'indemnité aujourd'hui réclamée doive être déterminée d'après la valeur des terrains au jour de l'occupation par le domaine; qu'il est incontestable, en effet, que, dans l'espèce, le domaine, simple possesseur de bonne foi, doit les fruits au propriétaire depuis le moment où il a connu les vices de son titre jusqu'au règlement de l'indemnité; que, par identité de raison, c'est au jour de ce règlement que doivent être évalués les terrains pour lesquels l'indemnité est due au propriétaire.

Attendu qu'en décidant le contraire les arrêts attaqués des 11 février et 7 mai 1873 ont méconnu les principes qui régissent la propriété, et violé les articles ci-dessus visés :

Par ces motifs, rejette le pourvoi dirigé contre l'arrêt du 7 avril 1870; casse et annule les deux arrêts des 11 février et 7 mai 1873, mais seulement dans les dispositions où ils ont jugé que l'indemnité de dépossession devait être calculée d'après la valeur des terrains au jour de leur occupation par le domaine et leur affectation à des travaux d'utilité publique.

(N° 217)

[14 février 1876.]

Chemins de fer. — Transport. — Avarie. — Responsabilité. — Fin de non-recevoir. — Réception de la marchandise et payement de la lettre de voiture sans protestation ni réserves. — Expertise dissimulée.— Cause des avaries.— Charge de la preuve. —(Sieurs Caroff et Cie.) — *La réception de la marchandise et le payement du prix de la voiture, sans protestation ni réserves, éteignent toute action contre le voiturier; mais celui-ci perd le bénéfice de cette fin de non-recevoir, si ayant, au cours du voyage, fait constater les avaries au moyen d'une expertise, il a dissimulé cette expertise et ses résultats au destinataire. — Le voiturier reste responsable des avaries subies par la marchandise, s'il n'établit pas régulièrement qu'elles sont le résultat de la force majeure, du vice propre de la chose ou de la faute de l'expéditeur.*

La Cour,

Sur le premier moyen, tiré de l'article 105 du Code de commerce :

Attendu que l'article 105 du Code de commerce repose sur la présomption que le destinataire, en prenant livraison des marchandises et en payant le prix de leur transport, a reconnu qu'elles n'avaient point subi d'avaries pendant le voyage ;

Mais attendu que cette présomption cesse d'être applicable lorsque, comme dans l'espèce, le voiturier a fait, au cours du voyage, constater les avaries subies par les marchandises transportées, et a dissimulé l'existence ainsi que les résultats de l'expertise aux destinataires, lors de la remise de ces marchandises;

Sur le second moyen, tiré de la violation des articles 103 du Code de commerce et 7 de la loi du 20 avril 1810 :

Attendu que le jugement attaqué constate, en fait, que la compagnie du chemin de fer de l'Ouest n'a pas régulièrement établi que les avaries éprouvées par les marchandises qu'elle transportait pour les sieurs Caroff fussent le résultat de la force majeure, du vice propre de la chose ou de la faute de l'expéditeur ;

Que, dans cet état des faits, la compagnie restait responsable des avaries à l'égard des destinataires ;

D'où il suit qu'en jugeant comme il l'a fait, le jugement attaqué n'a violé aucune loi :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 218)

[23 février 1876.]

Chemins de fer. — Voie de terre reliant deux sections. — Homologation des tarifs non obligatoire. — (Sieur Thiollier.) — *Lorsqu'il existe une lacune entre deux tronçons d'un chemin de fer concédé à une compagnie, celle-ci n'est pas obligée de soumettre à l'homologation ministérielle le tarif des prix de transport qu'elle entend percevoir sur la voie de terre qui sépare ces deux sections. — Et, dans le cas où elle a présenté à l'approbation du ministre un tarif applicable aux deux voies, mais distinguant les droits exigés pour chacune, le tarif homologué ainsi n'est pas obligatoire en ce qui concerne l'une et l'autre, et peut être modifié sans une autorisation nouvelle. — On ne peut considérer comme camionnage le*

transport d'une gare à une autre gare, distante de plusieurs myriamètres de la première.

La Cour,

Attendu que l'article 44 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 portant qu'aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue qu'après homologation du ministre des travaux publics, est uniquement applicable aux transports par chemins de fer;

Que ces dispositions ne peuvent être étendues aux transports par voie de terre effectués d'une gare à une autre;

Que l'obligation de faire homologuer les tarifs, en cette partie, ne saurait être imposée à une compagnie qu'en vertu d'une stipulation contenue dans son cahier des charges;

Attendu que l'article 20 du cahier des charges piémontais, maintenu par la convention du 1er mai 1863 et sur lequel le demandeur s'appuie pour établir que la compagnie du Victor-Emmanuel avait obtenu le monopole des transports par voie de terre, de Suze à Saint-Michel, et *vice versa*, n'implique nullement un droit d'exploitation exclusive, et moins encore la nécessité d'une autorisation préalable des traités à conclure et des taxes à percevoir pour ce parcours;

Attendu que si l'article 52 du cahier des charges, annexé à la convention internationale du 1er mai 1863, exige de la compagnie que ses tarifs de camionnage soient fixés par l'administration, le sens de ce mot *camionnage* est formellement restreint par cet article lui-même au transport de la gare au domicile des destinataires; qu'une telle stipulation est donc sans application possible à un service de correspondance et de réexpédition entre deux gares, surtout quand elles sont séparées par une grande distance, comme celles de Suze et de Saint-Michel;

Attendu que la compagnie avait, il est vrai, soumis en 1864, au ministre chargé de l'homologation, un tarif qui comprenait, avec les taxes du chemin de fer, les prix de transport à percevoir sur la voie de terre, mais qu'elle y distinguait nettement les uns des autres; que l'approbation ministérielle n'étant pas nécessaire en ce qui concernait les derniers, on en doit conclure que la compagnie est demeurée libre de les modifier à son gré, soit par elle-même, soit par l'intermédiaire qu'elle s'était substitué, dès lors que ces modifications sont restées sans influence sur le tarif applicable à la voie ferrée;

Attendu, en conséquence, qu'en décidant que les perceptions dont se plaignait le demandeur n'avaient rien d'illégal, le jugement

attaqué n'a violé ni l'article 44 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, ni l'article 20, titre VII, du cahier des charges piémontais annexé à la convention du 1er mai 1863, ni le tarif international n° 3; mais qu'il a fait, au contraire, à la cause, une saine application des principes de la matière;

Rejette, etc.

(N° 219)

[13 mars 1876.]

Cours d'eau. — Règlement par arrêté préfectoral. — Convention. — Nullité. — (Dame veuve Goussard.) — *Les arrêtés pris par l'autorité administrative pour régler l'usage des cours d'eau dans l'intérêt général de l'agriculture et de l'industrie sont la loi des riverains, et leurs prescriptions se substituent de plein droit à tous les modes de jouissance des eaux précédemment établis soit par titres, soit de toute autre manière. — En conséquence, n'est pas opposable aux autres riverains la convention par laquelle l'un d'eux aurait stipulé qu'il pourrait se servir des eaux en dehors des époques réglementaires.*

NOTICE.

Un arrêté du préfet d'Eure-et-Loir, du 15 thermidor an VIII, fixe, pour tous les cours d'eau du département, l'époque et la durée des irrigations à un seul jour par semaine, depuis le 22 mars jusqu'au 23 juin, et depuis le 25 juillet jusqu'au 22 septembre de chaque année.

Le sieur Leroy est propriétaire d'un domaine appelé *la Ferme des Petits-Châtelets*, qui est traversé par la Blaise. En aval de ce domaine, cette rivière est bordée sur ces deux rives par une vaste prairie appartenant au sieur Goussard, qui possède aussi le moulin du Clos-Régnier situé au-dessous de sa prairie.

Mme de Montferrand, qui était propriétaire de ces trois immeubles avant 1858, profitant de ce que le moulin du Clos-Régnier était le dernier sur la Blaise, prenait l'eau pour sa prairie trois fois par semaine et en dehors des époques fixées par le règlement pour les irrigations. Lorsqu'elle vendit cette prairie au sieur Goussard, il fut convenu que les arrosages exceptionnels qu'elle ou ses auteurs avaient établis seraient continués comme par le passé, et Mme de Montferrand s'engagea envers lui à imposer aux

acquéreurs des autres immeubles l'obligation de respecter cette convention.

Quelques années après, le sieur Goussard acheta lui-même le moulin du Clos-Régnier. La ferme des Châtelets fut plus tard adjugée au sieur Leroy, avec cette clause expresse que l'acquéreur devrait exécuter toutes les conventions et stipulations faites par Mme de Montferrand au sujet de l'irrigation des prairies précédemment vendues.

En 1871, le sieur Frichot, gendre du sieur Leroy, voulant augmenter la force motrice de son moulin des Châtelets, qui est situé sur la Blaise, en amont de la ferme des Petits-Châtelets, fit draguer le lit de la rivière non-seulement sur les terres dépendant de ce moulin, mais encore sur la propriété de son beau-père jusqu'à la prise d'eau du sieur Goussard.

Des contestations s'élevèrent à ce sujet entre ce dernier et le sieur Frichot, qui se plaignait de ce que l'eau refluait sous la roue de son usine chaque fois que le sieur Goussard la retenait pour arroser sa prairie.

Goussard fit alors assigner les sieurs Frichot et Leroy devant le tribunal civil de Dreux, « pour ouïr dire que c'est au mépris d'une disposition du père de famille que M. Frichot a creusé et que M. Leroy a laissé creuser le bief de la Blaise, s'entendre en conséquence, M. Frichot déclarer mal fondé à se plaindre du *regard* pouvant se produire depuis l'indue entreprise, sous la roue de son usine, ouïr dire, M. Leroy, qu'il sera tenu de rétablir les lieux dans leur état primitif; ouïr autoriser M. Goussard à continuer ses irrigations comme par le passé, tous droits de l'administration réservés. »

Les sieurs Frichot et Leroy conclurent au débouté de la demande, et le sieur Frichot forma en outre une demande reconventionnelle tendant à ce qu'il fût dit que Goussard s'était permis à tort et sans droit d'abattre son vannage pour arroser sa prairie en dehors des époques et des jours fixés par le règlement du 15 thermidor an VIII, à ce qui lui fût fait défense de récidiver et à ce qu'il fût condamné à payer 1.950 francs de dommages-intérêts pour le préjudice résultant du chômage de l'usine pendant les jours d'irrigation extraréglementaires, plus 50 francs d'indemnité pour chaque nouvelle contravention.

12 août 1873, jugement qui condamne le sieur Leroy à rétablir le lit de la Blaise, sur sa propriété, dans l'état où il était avant les travaux faits par le sieur Frichot, par le motif que le creusement de la rivière ayant eu pour effet de faire refluer les eaux sous la

roue du moulin des Châtelets et d'exposer Goussard aux réclamations du meunier, chaque fois qu'il arrosait sa prairie, avait porté atteinte à la libre pratique de ses irrigations, que Leroy s'était engagé à respecter. Par le même jugement, le tribunal rejette la demande reconventionnelle de Frichot, par le motif que le dommage dont il se plaint est le résultat des travaux de curage qu'il a opérés sans droit sur la propriété de son beau-père.

1er août 1874, arrêt de la Cour d'appel de Paris qui confirme en adoptant les motifs des premiers juges.

Pourvoi par les sieurs Leroy et Frichot.

1er moyen : violation de la loi des 16-24 août 1790, de l'arrêté du 15 thermidor an VIII, des articles 6, 645, 1128, 1131 et 1133 du Code civil, en ce que l'arrêt attaqué a déclaré valable l'établissement par convention d'un droit de servitude en vertu duquel Goussard prétend irriguer sa propriété en dehors des jours réglementaires.

2e moyen : violation de l'arrêté du 15 thermidor an VIII, de l'article 471, n° 15, du Code pénal, des articles 1 et 3 du Code d'instruction criminelle, et des articles 654, 1382 et 1383 du Code civil, en ce que l'arrêt attaqué a repoussé la demande reconventionnelle de Frichot tendant à obtenir l'exécution du dit arrêté et la réparation du préjudice que lui avaient causé les contraventions commises par Goussard.

3e moyen : violation de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810.

ARRÊT.

La Cour,

Vu les articles 645, 1131 et 1133 du Code civil;

Vu l'arrêté du préfet du département d'Eure-et-Loir, en date du 15 thermidor an VIII, qui porte les dispositions suivantes :

« Art. 1er. Les prises d'eau pour l'irrigation se feront dans toute l'étendue du département, tous les sept jours, depuis sept heures du soir jusqu'au surlendemain à sept heures du matin.

« Art. 2. Ces prises d'eau n'auront lieu que pendant la saison d'usage, c'est-à-dire depuis le 1er germinal de chaque année jusqu'au 6 messidor inclusivement, et depuis le 5 thermidor jusqu'au 1er vendémiaire; »

Attendu que les arrêtés pris par l'autorité administrative pour régler l'usage des cours d'eau dans l'intérêt général de l'agriculture et de l'industrie sont la loi des riverains, dont ils fixent les droits et les obligations; qu'à partir du jour où ils deviennent exécutoires, leurs prescriptions se substituent de plein droit à tous

les modes de jouissance des eaux précédemment établis, soit par titres, soit de toute autre manière; que les riverains, obligés, sous les peines portées par l'article 471 du Code pénal, de se conformer à ces règlements, tant qu'ils n'ont été ni rapportés ni modifiés, ne peuvent se soustraire à cette obligation par des conventions particulières, et que l'article 645 du Code civil enjoint aux tribunaux de les observer toutes les fois qu'ils sont appelés à juger des contestations élevéees entre les propriétaires auxquels les eaux peuvent être utiles;

Attendu néanmoins que l'arrêt attaqué, pour condamner Leroy à rétablir le lit de la Blaise dans l'état où il était avant les travaux de curage faits sur sa propriété, s'est fondé uniquement sur ce que ces travaux pouvaient nuire au libre exercice des irrigations pratiquées par Goussard dans ses prairies, hors des jours et des époques réglementaires, conformément à un ancien usage établi par les auteurs communs des parties, usage que Leroy s'était engagé à respecter par une clause formelle de son contrat d'acquisition;

Attendu, d'autre part, que l'arrêt attaqué a rejeté la demande reconventionnelle formée par Frichot Leroy à raison du préjudice que ces irrigations extraréglementaires faisaient éprouver à son usine, par le motif que ce dommage était la conséquence des travaux de creusement qu'il avait fait opérer dans le lit de la Blaise sur la propriété de Leroy, en violation de la clause qui liait celui-ci envers Goussard;

Attendu que, par cette double décision, la Cour d'appel de Paris a donné effet à une convention contraire aux prescriptions de l'arrêté du 15 thermidor an VIII, qui a réglé l'usage des cours d'eau du département d'Eure-et-Loir, et qu'elle a ainsi virtuellement reconnu à Goussard le droit de se prévaloir de cette convention privée, afin d'irriguer sa prairie hors des jours et des époques fixés par le dit arrêté; qu'elle a en conséquence violé les dispositions légales et réglementaires ci-dessus visées;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 220)

[22 mars 1876.]

Chemins de fer. — Wagons requis par un expéditeur. — Délai de transport.— (Sieur Alphonse Lehomme).— *L'expéditeur de chaux*

et ciments, qui requiert de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest des wagons au tarif spécial P. V. n° 12 bis pour le transport des dites chaux, ne peut exiger que ces wagons soient tenus à sa disposition dans les vingt-quatre heures de sa demande. — Cette compagnie remplit suffisamment ses obligations lorsqu'elle remet la chaux à destination dans le délai prévu par les conditions générales du tarif spécial, quel que soit, dans les limites de ce délai, le moment où elle met les wagons à la disposition de l'expéditeur.

NOTICE.

L'arrêt ci-après fait suffisamment connaître l'objet du procès. Il est à remarquer, toutefois, que le défendeur au pourvoi, sans contester l'interprétation donnée par la demanderesse aux conditions générales du tarif invoqué, a prétendu que ce n'était pas seulement dans les vingt-quatre heures de la demande inscrite sur le livre tenu *ad hoc*, mais d'une manière indéfinie et absolue, que la compagnie avait refusé de livrer des wagons, et que c'est pour cela que l'arrêt attaqué l'avait condamnée à des dommages-intérêts.

ARRÊT.

La Cour,

Après en avoir délibéré, statuant sur l'unique moyen de cassation :

Vu, parmi les tarifs dûment homologués de la compagnie anonyme des chemins de fer de l'Ouest, les conditions générales du tarif spécial P. V. n° 12 *bis*, pour le transport des chaux et ciments, ainsi conçues : « Ce tarif spécial est fait à la condition formelle que le délai réglementaire pour l'expédition et le transport des marchandises pourra être dépassé de dix jours, sans que l'excédant de délai puisse donner lieu à indemnité. Le chargement et le déchargement des wagons sont opérés par les soins et aux frais, et aux risques et périls des expéditeurs et des destinataires. Ils doivent se conformer, pour ces opérations, aux indications de la compagnie qui se réserve, dans tous les cas, la faculté de fixer, dans la limite du délai prévu par le paragraphe précédent, les jours et heures où ces opérations doivent avoir lieu ; »

Attendu qu'il résulte de ces textes que la compagnie demanderesse remplit suffisamment ses obligations, lorsqu'elle remet à destination, avant l'expiration du délai réglementaire ci-dessus fixé, les chaux et ciments pour lesquels l'expéditeur requiert l'application du tarif spécial, quel que soit, d'ailleurs, dans la limite

de ce délai, le moment auquel elle met ses wagons à la disposition de l'expéditeur pour qu'il en opère le chargement;

Attendu qu'il est constant au procès que, le 10 octobre 1872, Lehomme a fait à la compagnie sommation de, dans vingt-quatre heures, avoir à lui fournir en gare à Écouché, vingt wagons au tarif spécial pour servir au transport de la chaux provenant de ses fours; que l'assignation du 15 octobre se réfère à la dite sommation, et qu'elle conclut d'ailleurs à ce que la compagnie soit condamnée à fournir à Lehomme, dans le même délai de vingt-quatre heures, à partir du jugement, tous les wagons dont il aura besoin pour transporter la dite chaux par tarif spécial, sous une contrainte de 30.000 francs pour l'avenir, qui sera acquise après le délai de vingt-quatre heures expiré;

Attendu que si ces conclusions originaires ont été ultérieurement modifiées, à raison de circonstances nouvelles, et si le débat n'a plus porté que sur les dommages-intérêts réclamés pour le préjudice passé, Lehomme n'en a pas moins persisté jusqu'à la fin dans sa prétention première, laquelle consistait expressément en ce que tous wagons par lui requis au tarif spécial auraient dû être mis à sa disposition, au plus tard, dans les vingt-quatre heures.

Attendu que c'est nécessairement cette prétention qui a été admise par l'arrêt attaqué, puisqu'il se réfère, pour accueillir la demande, aux termes mêmes dans lesquels elle a été formulée; que vainement la compagnie a-t-elle invoqué pour sa défense les délais à elle accordés par les textes ci-dessus visés; que l'arrêt ne l'en a pas moins condamnée, sans constater que ces délais eussent été dépassés; en quoi il a violé les dispositions d'un tarif obligatoire et ayant force de loi :

Casse, etc.

(N° 221)

[22 mars 1876.]

Cassation. — Requête civile. — Eaux fluviales et ménagères. — Voie publique. — (Sieur Barilly.) — *On ne saurait prétendre qu'il y a lieu à requête civile et proposer une fin de non-recevoir contre un pourvoi, lorsque l'arrêt n'a pas statué* ultra petita, *mais a seulement fait une appréciation inexacte du caractère légal du droit réclamé. — Le droit d'écoulement d'eau sur la voie publique appartient, aux termes de l'article 681 du Code civil, à chacun, et comprend tant*

les eaux pluviales tombant des toits que les eaux ménagères, sous les conditions déterminées par les règlements de police. — Ces eaux peuvent s'écouler de la voie publique sur une autre propriété privée, sans qu'il en résulte des rapports de servitude entre les deux propriétaires.

ARRÊT.

La Cour,

Sur la fin de non-recevoir opposée au pourvoi :

Attendu que les demandeurs en cassation soutiennent que l'arrêt attaqué a considéré à tort le droit qu'ils opposent à la demande formée contre eux par Barilly comme un droit de servitude de leurs toitures et une servitude d'évier d'égout, tandis qu'ils invoquent soit le droit dérivant pour eux de la pente naturelle des lieux, soit le droit d'écoulement des eaux sur la voie publique ;

Attendu que ces griefs, ne relevant qu'une appréciation inexacte par l'arrêt du caractère légal de la prétention des demandeurs, ne rentrent pas dans les cas de requête civile déterminés par l'article 480 du Code de procédure civile, et que spécialement ils n'imputent pas à l'arrêt d'avoir statué sur chose non demandée ou au delà de la demande ;

Rejette la fin de non-recevoir ;

Au fond, sur les deux moyens du pourvoi :

Vu les articles 681 et 640 du Code civil ;

Attendu qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué que les eaux ménagères de Bauche et de Renaud, et les eaux pluviales de l'habitation d'Arnoult, tombent sur la voie publique et de là dans l'aqueduc construit par l'administration, sous cette voie publique, avant de se déverser dans l'étang de Barilly, alimenté par les eaux du ruisseau de Pourru-Saint-Remy ;

Attendu que les demandeurs au pourvoi exercent ainsi le droit d'écoulement d'eaux sur la voie publique qui, aux termes de l'article 681 du Code civil, appartient à chacun, et qui comprend tant les eaux pluviales tombant des toits que les eaux ménagères, sous les conditions déterminées par les règlements de police; qu'ils n'ont pas à répondre de la direction donnée par l'administration publique à son égout collecteur ;

Attendu que, si les demandeurs ont dû établir sous le chemin riverain de leur habitations des canaux de raccordement pour accéder à l'aqueduc public, ce travail artificiel n'a pu ni changer le caractère ni compromettre l'exercice du droit commun qu'ils tiennent de l'article 681 précité ;

D'où suit qu'en considérant le droit réclamé par les demandeurs

en cassation comme constituant des servitudes d'égout de toitures et d'évier sur une propriété privée, l'arrêt attaqué a fait une fausse application de l'article 640 du Code civil et violé la disposition de l'article 681 du même Code :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 222)

[5 avril 1876.]

Chemins de fer. — Marée. — Délais de transport. — (Sieur Corbie.) — *La marée est comprise au nombre des denrées que l'article 4 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 autorise à ne remettre aux destinataires que deux heures après l'arrivée du train. — Une compagnie de chemin de fer ne saurait être en faute pour avoir usé des délais réglementaires qui lui sont accordés par la loi, et que celle-ci détermine en termes absolus, sans se préoccuper des circonstances de fait* (*).

La Cour,

Après en avoir immédiatement délibéré;

Donnant défaut contre Corbie et statuant sur l'unique moyen de cassation :

Vu l'article 4 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, ainsi conçu : « Les expéditions seront mises à la disposition des destinataires à la gare, deux heures après l'arrivée du train mentionné aux articles 2 et 3; »

Attendu qu'il n'est pas dénié en fait par le jugement attaqué que les denrées de l'espèce sont arrivées les 20 et 21 juin, à Châlons-sur-Marne, par le train qui devait les y amener et qu'elles ont été mises à la disposition du destinataire deux heures après l'arrivée de ce train;

Que le jugement prétend seulement que la compagnie n'avait pas droit à ce délai de deux heures, soit à raison de la nature des denrées, soit parce que, en fait, elle n'avait, dans l'espèce, aucune raison légitime d'en user;

Attendu que l'article 4, ci-dessus visé, concerne les expéditions d'animaux, denrées, marchandises et objets quelconques; que la généralité de ces expressions ne comporte aucune distinction;

(*) Voir l'arrêt du 18 janvier 1875 (sieur Pinsard, *Ann.* 1876, p. 568).

Attendu, d'autre part, que les délais fixés par les divers règlements sur les chemins de fer sont déterminés en termes absolus; qu'ils restent donc indépendants des circonstances de fait qui peuvent survenir tantôt à l'avantage des compagnies, tantôt à leur préjudice; que celles-ci ne sauraient jamais être en faute pour avoir usé du bénéfice de la loi;

Attendu que, en jugeant contrairement à ce qui précède, le tribunal de commerce a violé la disposition réglementaire ci-dessus visée :

Casse, etc.

(N° 223)

[26 avril 1876.]

Chemins de fer. — Avaries. — Action en indemnité. — Fin de non-recevoir. — Réception de la marchandise et payement du prix de transport sans protestation ni réserve. — (Sieurs Hausert et autres.) — *La réception par le destinataire des colis transportés et l'acquittement immédiat du prix de transport, sans protestation ni réserve, éteignent toute action contre le voiturier pour avaries constatées postérieurement à la livraison, à moins que le voiturier n'ait apporté un obstacle à la vérification, lors de la remise* (*).

La Cour,

Donne défaut contre les défendeurs non comparants, et statuant sur le pourvoi :

Vu l'article 105 du Code de commerce;

Attendu qu'il résulte des motifs du jugement rendu par le tribunal de commerce de Belfort, que plusieurs balles de tissus, expédiées de Roubaix à l'adresse des fils Hauser et Lévy, négociants, ont été remises à leur arrivée au sieur Devantoy, commissionnaire de transports, lequel a payé le prix dû à la compagnie de l'Est, et à lui-même livré le lendemain les dites marchandises aux destinataires;

Attendu que ces derniers s'étant aperçus, lors du déballage des colis, que les tissus contenus dans l'une des balles étaient avariés,

---

(*) Voir arrêts du 25 août 1873 (sieur Hemmery) et 17 novembre 1873 (dame Tellier), *Ann.* 1874, p. 561 et 567; 31 mars 1874 (sieurs Meyer et Schaaenberg); 24 novembre 1875 (sieur Bacri), *Ann.* 1876, p. 87 et 1106.

ont fait constater le dommage qui leur était causé, et ont assigné Devantoy devant le tribunal de commerce, pour s'entendre condamner à leur payer 151f,50 à titre d'indemnité, et 50 francs de dommages-intérêts;

Attendu que la compagnie du chemin de fer de l'Est, appelée en garantie, a conclu à ce que les demandeurs au principal et en garantie fussent déclarés non recevables en leurs prétentions;

Attendu qu'il est reconnu par le jugement attaqué que Devantoy, à l'arrivée des marchandises, en a pris livraison et en a payé le port, sans protestation ni réserve; qu'il s'ensuit qu'aucune action ne pouvait plus être dirigée contre la compagnie;

Attendu que, s'il est déclaré dans la décision du tribunal de commerce que Devantoy ne saurait être personnellement responsable des avaries, par le motif qu'il ne lui était pas permis de vérifier dans la gare l'état des marchandises qui lui étaient livrées, il n'est pas constaté que la compagnie ait apporté obstacle à cette vérification;

Attendu que le jugement attaqué, en condamnant en cet état des faits la compagnie de l'Est à payer aux fils Hauser et Lévy la somme de 151f,50 et en la condamnant aux dépens, tant envers les susnommés qu'envers le sieur Devantoy, a manifestement méconnu et violé l'article 105 du Code de commerce;

Attendu que le litige étant indivisible, il n'y a pas lieu de distinguer entre les diverses dispositions de la décision déférée à la censure de la Cour;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 224)

[10 mai 1876.]

Chemin de fer. — Transport de marchandises. — Avaries. — Prescription. — Livraison des marchandises. — Retard. — Demande en dommages-intérêts. — Article 108 du Code de commerce inapplicable. — Délai réglementaire. — A défaut d'interruption de la prescription, l'action dirigée contre une compagnie de chemin de fer pour avarie des marchandises transportées, se trouve éteinte lorsque six mois se sont écoulés depuis le jour où les colis ont été mis à la disposition du destinataire. — L'article 103 du Code de commerce n'étant relatif qu'aux actions contre le commis-

sionnaire et le voiturier à raison de la perte *ou de l'avarie des marchandises, n'est pas applicable à une action en indemnité pour retard dans la délivrance des marchandises expédiées. — Si, aux termes de l'article 4 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, les compagnies de chemin de fer sont tenues de remettre, dans les deux heures de leur arrivée en gare, les marchandises expédiées par le train de grande vitesse, elles ont la faculté d'user de ce délai dans toute son étendue et ne peuvent être privées, sous aucun prétexte, du bénéfice de la loi* (*).

ARRÊT.

La Cour,

Donnant défaut contre le défendeur et statuant sur le premier moyen du pourvoi :

Vu les articles 107 du Code de commerce et 2244 du Code civil;

Attendu que la demande intentée par Pagès-Ville contre la compagnie des chemins de fer de l'Est avait pour cause : 1° de prétendus retards dans la livraison de marchandises à lui adressées; 2° l'avarie due, suivant lui, à l'absence des soins nécessaires ;

Attendu, en ce qui touche ce dernier grief, que plus de six mois s'étant écoulés entre le jour où les colis ont été mis à la disposition du destinataire et celui de l'ajournement, l'action contre la compagnie se trouvait éteinte, à défaut d'interruption de la prescription par un des moyens limitativement énoncés dans l'article 2244 du Code civil;

Mais en ce qui concerne les retards dont se plaint le sieur Pagès-Ville;

Attendu que les déchéances sont de droit étroit et ne peuvent être étendues, par analogie, d'un cas à un autre;

Attendu que l'application de l'article 108 du Code de commerce, qui déclare prescrites après six mois toutes actions contre le commissionnaire et le voiturier à raison de la *perte* et de l'*avarie* des marchandises qui leur ont été confiées, doit être restreinte aux deux cas spécifiés dans cet article et ne saurait s'étendre à une demande en indemnité ou dommages-intérêts pour cause de *retard* dans la livraison des colis transportés;

Que, par conséquent, sous ce rapport, l'exception opposée par la compagnie n'était pas fondée;

(*) Voir les arrêts des 4 mars 1874 (sieur Travayon, *Ann.* 1875, p. 168); 23 mars 1874 (sieur Labatteux, *Ann.* 1876, p. 26); 1er décembre 1874 (dame Lepallec, *Ann.* 1876, p. 555).

Que si, pour la rejeter, le jugement s'est basé sur des démarches amiables, qu'il a, par une fausse interprétation de l'article 2244 du Code civil, considérées comme interruptives de la prescription, son dispositif est justifié en ce sens que l'article 108 du Code de commerce est inapplicable à une action en indemnité pour retard dans la délivrance des marchandises expédiées;

Mais qu'il a formellement violé cet article et faussement appliqué l'article 2244 du Code civil, en repoussant la fin de non-recevoir proposée en tant qu'elle avait pour objet le grief résultant des avaries imputées à la compagnie des chemins de fer de l'Est;

Au fond, et sur le second moyen du pourvoi:

Vu l'article 4 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, ainsi conçu: « Les expéditions seront mises à la disposition des destinataires, « à la gare, deux heures après l'arrivée des trains mentionnés aux « articles 2 et 3 (c'est-à-dire des trains à grande vitesse, contenant des animaux, denrées et objets quelconques); »

Attendu que si, aux termes de cet article, les compagnies de chemin de fer sont tenues de remettre dans les deux heures de leur arrivée en gare les marchandises expédiées par les trains de grande vitesse, elles ont la faculté d'user de ce délai dans toute son étendue et ne peuvent être privées, sous aucun prétexte, du bénéfice de la loi;

Qu'en jugeant le contraire et en décidant que la compagnie des chemins de fer de l'Est n'avait pu profiter du délai réglementaire pour la remise des paniers de marée adressés à Pagès-Ville, le jugement dénoncé a faussement interprété et, par suite, violé l'article 4 précité de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866;

Attendu toutefois que, bien que le moyen ne concerne pas le retard qui a eu lieu dans l'arrivée du colis expédié de Laon, le chiffre de l'indemnité et celui des dommages-intérêts alloués de ce chef se confondant avec le chiffre des condamnations prononcées pour retard dans la délivrance des autres colis, il y a lieu, en raison de cette indivisibilité, de renvoyer pour le tout devant les juges qui auront à connaître de la cause;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 225)

[15 mai 1876.]

Chemins de fer. — Réception de la marchandise. — Réclamation pour retards. — Fin de non-recevoir. — Force majeure non constatée. — (Sieurs Lambon, Anlot et Braum.) — *Lorsque l'article 105 du Code de commerce est invoqué contre une action en dommages-intérêts pour cause de retard dans la livraison des marchandises transportées, l'application du dit article ne peut être écartée par ce seul motif que la rapidité avec laquelle on est obligé de prendre livraison pour éviter les droits de magasinage ne permet pas de faire constater avant l'enlèvement des colis le retard dans le transport; la généralité de ces termes ne constate pas suffisamment que, dans l'espèce, le destinataire a été mis, soit par une force majeure, soit par le fait de la compagnie, dans l'impossibilité réelle de constater le retard ou de faire des réserves à cet égard.*

ARRÊT.

La Cour,

Donne défaut contre les défendeurs non comparants, et statuant sur le pourvoi :

Vu l'article 105 du Code de commerce, portant « que la réception des objets transportés et le payement du prix de la voiture « éteignent toute action contre le voiturier; »

Attendu qu'il est incontesté en fait que les défendeurs au pourvoi ont accepté les colis qui leur étaient livrés en gare et les ont enlevés après avoir payé le prix de la voiture, sans aucune protestation ni réserve;

Attendu qu'à l'action qu'ils ont formée ultérieurement contre la compagnie du Midi en dommages-intérêts pour retards dans le transport, la dite compagnie a opposé la fin de non-recevoir édictée par l'article 105 ci-dessus visé, et que le jugement attaqué a écarté l'application de cet article en se fondant uniquement sur ce que « la rapidité avec laquelle on est obligé de prendre livrai- « son pour éviter les droits de magasinage ne permet pas de faire « constater, au moment de la livraison, le retard dans le transport « de la marchandise »;

Mais attendu que ces termes du jugement ne sauraient, dans leur généralité, suffire à établir que, dans l'espèce, les destina-

taires ont été réellement mis, par un cas de force majeure ou par le fait de la compagnie, dans l'impossibilité de constater le retard ou de faire des réserves à cet égard;

D'où suit que le jugement énoncé a violé le dit article ;

Casse, etc.

(N° 226)

[30 mai 1876.]

Chemins de fer. — Transport. — Demande de wagons vides. — Convention illicite. — (Société des mines d'Anzin.) — *Une compagnie de chemin de fer n'est pas tenue de mettre d'avance et à jour fixe des wagons vides à la disposition des expéditeurs pour le chargement de leurs marchandises. Toute convention, ayant pour objet de soumettre la compagnie à cette obligation, est nulle, comme illicite* (*).

La Cour,

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu les articles 49 et 50 du cahier des charges de la compagnie des chemins de fer du Nord, portant :

« Art. 49. — La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

« Art. 50. — Les marchandises et objets quelconques à petite vitesse sont expédiés dans le jour qui suit celui de la remise ; »

Attendu que ni ces articles ni aucun autre article du cahier des charges ci-dessus visé n'obligent la compagnie à mettre d'avance et à jour fixe des wagons vides à la disposition des expéditeurs pour le chargement de leurs marchandises;

Que la compagnie est seulement tenue de recevoir dans ses gares les marchandises qui lui sont remises et de les transporter dans les délais réglementaires;

Attendu qu'il résulte des conclusions respectivement prises par les parties devant la cour d'appel que la compagnie du Nord ne faisait aucune difficulté de recevoir dans la gare de Montigny tous les charbons qui y seraient apportés par la Société des mines

---

(*) Voir arrêt du 3 mars 1875 (sieurs J. Bédos et fils, *Ann.* 1876, p. 577).

d'Azincourt, et que l'action introduite par cette dernière avait uniquement pour but de contraindre la compagnie du Nord à mettre chaque jour à sa disposition un nombre déterminé de wagons;

Attendu que la Cour de Douai a accueilli cette prétention en se fondant sur une convention qui serait intervenue entre des agents de la compagnie des chemins de fer du Nord et le directeur de la Société des mines d'Azincourt, mais que, même en admettant que les agents dont il s'agit eussent qualité pour engager la compagnie, la convention consentie par eux serait illicite et ne pourrait, dès lors, produire aucun effet, parce qu'elle contiendrait une dérogation aux clauses du cahier des charges et des tarifs de la compagnie, et créerait, au profit d'un expéditeur, un avantage que la compagnie aurait le droit de refuser aux autres;

D'où il suit que l'arrêt attaqué, en condamnant la demanderesse à des dommages-intérêts pour réparation du préjudice qu'elle aurait causé à la Société des mines d'Azincourt, en ne mettant pas à la disposition de celle-ci dix wagons par jour du 11 au 14 novembre 1873, a violé les articles ci-dessus visés du cahier des charges de la dite compagnie;

Casse, etc.

(N° 227)

[31 mai 1876.]

Chemins de fer. — Impôt sur le prix des places des voyageurs. — Enregistrement des bagages. — (Administration des contributions indirectes.)—*Aux termes de l'article 3 de la loi du 13 juillet 1855, le calcul du dixième dû au trésor sur le prix des places des voyageurs transportés par chemin de fer doit porter sur le prix total de la place. Il en résulte que l'impôt dont il s'agit doit être exigé sur le produit des 10 centimes payés lors de l'enregistrement d'un bagage pesant moins de 30 kilogrammes, car ces 10 centimes forment une partie intégrante du prix total de la place du voyageur.*

La Cour,

Sur le moyen unique du pourvoi :

Attendu que le prix de la place d'un voyageur, dans une voiture de chemin de fer, se compose, lorsque le voyageur, porteur d'un bagage, le remet à la compagnie pour être transporté en même

temps que lui, de deux parties, dont l'une, réglée sous forme de tarif par le cahier des charges approuvé par l'autorité compétente, est la partie principale, et dont l'autre comprend les frais accessoires non mentionnés au tarif, lesquels sont fixés annuellement par l'administration sur la proposition de la compagnie (art. 42 et 51 du cahier des charges);

Que l'article 51 du cahier des charges place l'enregistrement parmi ces frais accessoires;

Attendu que l'article 3 de la loi du 15 juillet 1855 porte que le dixième dû au trésor sur le prix des places des voyageurs transportés par chemins de fer sera calculé sur le prix total de la place;

Qu'il suit de là que les 10 centimes payés lors de l'enregistrement d'un bagage pesant moins de 30 kilogrammes, s'ils ne constituent pas un prix de transport qui, en pareil cas, n'est pas dû, forment nécessairement une partie intégrante du prix total de la place que le voyageur doit payer;

Qu'en le jugeant ainsi le jugement attaqué, loin d'avoir violé les dispositions de loi invoquées par le pourvoi, en a fait une saine application;

Rejette, etc.

(Chambre criminelle.)

(N° 228)

[23 mars 1876.]

Pêche fluviale. — Barrage. — Obstacle à la remonte du poisson. — Liberté de passage sur d'autres points. — Relaxe illégale. — (Sieurs Auguste Thiennot et David Seraine.) — *Lorsqu'un procès-verbal régulier constate qu'un riverain a établi un barrage faisant obstacle à la remonte du poisson dans une boire communiquant avec un cours d'eau, la juridiction saisie de ce délit ne peut relaxer le prévenu sur le motif que le passage du poisson était laissé libre sur d'autres points ou par d'autres canaux ou saignées.*

La Cour,

Vu le mémoire à l'appui du pourvoi formé par le procureur général près la cour d'appel de Paris, et le mémoire en réponse, signé du dit Mᵉ Laneyrie;

Vu l'article 24 de la loi sur la pêche fluviale, du 15 avril 1829 ;

Sur l'unique moyen de cassation, pris de la violation du dit article :

Attendu qu'à la suite d'un procès-verbal régulier, en date du 16 octobre 1875, constatant que le nommé Thiennot, au service du sieur Seraine, propriétaire à Marcilly-sur-Seine, avait établi, contrairement à l'article 24 précité de la loi du 15 avril 1829, un barrage à l'aide de sept filets dits *verveux* et autres engins dans une boire communiquant à la rivière de Seine, le dit Thiennot comme prévenu, et Seraine, comme civilement responsable des faits de son préposé, ont été cités devant le tribunal de police correctionnelle d'Épernay; qu'une condamnation à l'amende et aux frais ayant été prononcée contre eux par ce tribunal, la cour de Paris, sur leur appel, les a renvoyés des fins de la prévention;

Attendu que cet arrêt constate en fait : « que la principale ouverture, pratiquée au centre des banquettes, pour mettre l'eau en communication avec la rivière, était entièrement obstruée à l'aide des procédés employés dans ce but par le délinquant ; »

Attendu qu'à la vérité, et pour motiver le relaxe, l'arrêt attaqué ajoute : que la circulation du poisson était facile sur d'autres points et tout à fait libre à 4 mètres de la principale ouverture ;

Mais attendu que l'arrêt attaqué n'a pu considérer ces circonstances comme exclusives du délit que par suite de la fausse interprétation et de la violation de l'article 24 de la loi du 15 avril 1829 ;

Attendu, en effet, qu'aux termes de cet article, « il est interdit de placer dans les rivières, canaux et ruisseaux, aucun barrage, appareil ou établissement quelconque ayant pour objet d'empêcher entièrement le passage du poisson » ;

Attendu que cette interdiction est absolue ; qu'elle a pour but, en protégeant contre toute espèce de barrage la remonte du poisson, d'en empêcher la destruction trop facile; que la prohibition de la loi est enfreinte du moment que, sur un point quelconque d'un canal faisant communiquer une eau privée avec la rivière, le passage du poisson regagnant cette rivière se trouve entièrement empêché ; qu'il importe peu que, sur d'autres points et par d'autres canaux ou saignées, il se trouve des moyens de circulation plus ou moins faciles, dès qu'il est certain que le poisson engagé dans un canal ou ruisseau déterminé y a trouvé entièrement obtrué le passage qui lui eût permis de remonter en rivière ; qu'il suit de là qu'après avoir formellement constaté le fait de l'obstruction entière de l'ouverture principale qui mettait la boire dont il

s'agit en communication avec la rivière de Seine, l'arrêt attaqué ne pouvait se dispenser d'appliquer à ce fait, expressément prévu par l'article 24 précité, la pénalité édictée par ce même article;

Casse et annule l'arrêt rendu, le 12 janvier 1876, par la chambre des appels de police correctionnelle de la cour d'appel de Paris, et, pour être statué sur l'appel interjeté par les défendeurs au pourvoi, renvoie la cause et les parties devant la cour d'appel d'Orléans, chambre correctionnelle, à ce spécialement déterminée par délibération prise en la chambre du conseil.

(N° 229)

[30 mars 1876.]

Questions préjudicielles. — Tribunal de simple police. — Docks de Marseille. — Interprétation du cahier des charges. — Dispositions administratives. — Sursis jusqu'à la décision du conseil de préfecture.—Régularité.—Cahier des charges.— Dispositions législatives et réglementaires. — Interprétation. — Compétence des tribunaux ordinaires.— Absence d'exception préjudicielle.— (Sieurs Reynaud, Issert et Dalmas.) — *C'est à l'autorité administrative qu'il appartient d'interpréter les dispositions du cahier des charges d'une concession de docks qui déterminent les rapports du Gouvernement et du concessionnaire et qui ont le caractère d'un acte administratif. Par suite, c'est à bon droit que le tribunal de simple police se déclare incompétent pour interpréter une disposition ayant ce caractère. — C'est aux tribunaux ordinaires qu'il appartient d'interpréter les dispositions du cahier des charges d'une compagnie concessionnaire de docks quand elles ont un caractère législatif et réglementaire. C'est donc à tort que le tribunal de simple police se déclare incompétent pour cette interprétation.*

La Cour,

Vu le mémoire produit à l'appui de son pourvoi par le commissaire de police remplissant les fonctions du ministère public près le tribunal de simple police de Marseille;

Joint les pourvois et statuant par un seul arrêt;

Sur le premier moyen, tiré d'une prétendue violation de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, en ce que le jugement attaqué ne contiendrait pas de motifs en ce qui touche l'action publique:

Attendu que le jugement attaqué, examinant l'affaire au point de vue de l'action publique et de l'action civile, a donné des motifs qui s'appliquent à l'une et à l'autre; que, dès lors, le moyen manque en fait;

Sur le second moyen, tiré d'une violation de l'arrêté des consuls du 7 brumaire an IX, de la loi du 29 floréal an X, de l'arrêté des consuls du deuxième jour complémentaire de l'an XI, et d'une fausse application du décret du 23 octobre 1856, en ce que le juge de police, en surseyant à statuer jusqu'à ce que le cahier des charges de la concession des docks fût interprété par le conseil de préfecture, a, par là même, admis que, dans le cas où cette interprétation serait conforme aux prétentions de la compagnie des docks, il n'y aurait pas lieu d'appliquer les lois et arrêtés précités relatifs aux pesage et mesurage publics;

Attendu que la loi du 10 juin 1854, qui approuve la cession faite à la ville de Marseille de terrains domaniaux, à charge d'y créer des docks-entrepôts, réserve à l'État la réglementation et les tarifs de ces docks; que, par cette réserve, elle a voulu assurer au Gouvernement une liberté complète dans la constitution des nouveaux établissements, et en ce qui les concerne elle a nécessairement autorisé toute dérogation aux lois et arrêtés qui régissent à Marseille le pesage et le mesurage publics; d'où il suit que le décret du 23 octobre 1856, pris en exécution de la loi du 10 juin 1854, pour régler l'organisation et l'exploitation des docks, a pu les soumettre ou ne pas les soumettre à l'obligation d'employer les peseurs publics; et qu'en le décidant ainsi, sauf à rechercher ensuite ce que le décret a fait à cet égard, le juge de police, loin de violer les lois et décrets précités, les a sainement appliqués;

Rejette les deux premiers moyens;

Mais sur le troisième moyen, tiré d'une violation des règles de la compétence criminelle et d'une fausse application de l'article 13, titre II, de la loi des 16-24 août 1790 et de l'article unique de la loi du 16 fructidor an III, en ce que, en supposant qu'il y ait lieu d'interpréter le cahier des charges de la concession des docks, c'est à tort que le juge de police s'est déclaré incompétent pour connaître de cette interprétation:

Vu les articles précités;

Attendu que le décret du 23 octobre 1856 et le cahier des charges y annexé, faits en exécution de la loi du 10 juin 1854 et en vertu de la délégation spéciale qui en résulte, participent à sa force législative; que, si les dispositions du cahier des charges qui déterminent les rapports du Gouvernement et du concessionnaire ont le

caractère d'un acte administratif que l'autorité administrative peut seule appliquer et interpréter, il en est autrement des dispositions réglementaires qui fixent les droits et les obligations du concessionnaire vis-à-vis des tiers ;

Attendu que, dans l'espèce, il n'y a pas de contestation entre l'administration et la compagnie des docks; que cette compagnie, poursuivie par le ministère public et par la ville de Marseille, pour avoir contrevenu aux statuts relatifs au pesage public, défend ses tarifs, en soutenant que les loi et décret qui la régissent la dispensent de l'observation de ces statuts; que cette exception n'a rien de préjudiciel, puisqu'il s'agit d'apprécier le sens de dispositions législatives et réglementaires dont l'interprétation appartient aux tribunaux ordinaires ;

Attendu, dès lors, qu'en se déclarant incompétent pour interpréter le cahier des charges et les tarifs de la compagnie des docks dans leur partie réglementaire, et en ordonnant un sursis jusqu'à ce que cette question préjudicielle ait été résolue par l'autorité administrative, le juge de police a violé les règles de sa compétence et faussement appliqué les articles ci-dessus visés ;

Casse et annule le jugement du tribunal de simple police de Marseille, deuxième section, du 16 juillet 1875;

Et, pour être statué à nouveau, renvoie la cause et les prévenus devant le tribunal de simple police d'Aubagne (Bouches-du-Rhône), à ce désigné par délibération spéciale prise en chambre du conseil.

(N° 230)

[7 avril 1876.]

Simple police. — Contravention. — Allégation de force majeure. — Preuve déjà faite. — Preuve nouvelle déclarée inutile. — Notoriété résultant des débats et non de renseignements extrinsèques. — Pas de procès-verbal. — Régularité. — Jugement de relaxe. — Transcription du texte de la loi non nécessaire. — Jugement. — Mention du premier ou dernier ressort. — Omission ou erreur. — Pas de nullité. — Aucun obstacle à la recevabilité du pourvoi. — Pas de grief. — Jugements et arrêts. — Motifs suffisants et juridiques. — Adjonction d'un motif critiquable. — Décision non viciée. — Contravention. — Voiture. — Rapidité. — Procession. — Cheval emporté. — Détonations. — Impossibilité de maîtriser le cheval sans

danger.— Force majeure suffisamment établie.— Constatations du jugement.— Article 475, § 4, *du Code pénal reconnu inapplicable. — Règlements locaux non invoqués par le ministère public. — Jugement déclarant qu'il n'en existe point. — Circonstance indifférente.* — (Sieur Joseph Busquet.) —*Le juge de police peut déclarer inutile la preuve offerte par le prévenu de l'excuse de force majeure, si cette force majeure, lui paraît établie d'après une enquête et les explications du prévenu. Il n'y a là aucune violation de l'article* 154 *du Code d'instruction criminelle. — Le juge peut faire découler cette preuve de la notoriété du fait; la notoriété, en effet, est (ou peut être) celle même qui est résultée pour lui des débats, et non celle qui serait due à des renseignements extrinsèques, sur lesquels il lui est interdit de baser sa décision. — Il en est surtout ainsi dans une affaire où il n'existait pas de procès-verbal. — La prescription de l'article* 163 *du Code d'instruction criminelle portant que les termes de la loi appliquée doivent être transcrits dans le jugement, à peine de nullité, ne s'applique pas aux jugements de relaxe. — La peine de la nullité n'est pas attachée à l'inobservation du même article résultant de ce que l'indication du premier ou dernier ressort a été omise ou est erronée. Il n'en pourrait résulter un grief que si un obstacle eût été apporté à la recevabilité du pourvoi. — Une décision suffisamment appuyée sur des motifs juridiques ne peut être viciée par l'adjonction d'un motif critiquable. — En matière de contravention au sujet de la trop grande rapidité d'une voiture, la force majeure alléguée par le prévenu est suffisamment établie par le jugement qui constate que le cheval s'est emporté tout à coup pendant le passage d'une procession, et que son conducteur ne pouvait le maîtriser sans danger quand, à la fin du passage, il avait entendu la détonation de boîtes placées très-près de lui et masquées par un faible talus. — Lorque le juge de police reconnaît que l'article* 475, § 4, *du Code pénal n'est pas applicable dans l'espèce, il importe peu qu'il déclare, à tort ou à raison, l'inexistence de règlements locaux sur la trop grande rapidité des voitures, règlements dont, s'ils existent, le ministère public n'a pas requis l'application.*

La Cour,

Sur le premier moyen, tiré d'une prétendue violation de l'article 154 du Code d'instruction criminelle, en ce que le jugement aurait à tort refusé l'offre faite par le prévenu de prouver, par

témoins, la force majeure qu'il avait subie en énonçant que l'allégation de cette excuse était basée sur des faits notoires :

Attendu que le jugement a été précédé d'une enquête régulière et des explications du prévenu ; que si, à ce moment du débat, la preuve de la force majeure lui semblait acquise, le juge pouvait déclarer inutile celle qui lui était supplétivement offerte ; que, s'il a invoqué la notoriété du fait, c'est celle qui résultait des débats et non de renseignements extrinsèques; que, d'ailleurs, la décision, étant justifiée par des motifs juridiques suffisamment indiqués, ne saurait être viciée par l'énonciation d'un motif susceptible de critique ; que, s'il en est ainsi en principe, il en est de même, *à fortiori*, dans une affaire où il n'existait pas de procès-verbal, que, dès lors, il n'y a pas eu violation de l'article précité du Code d'instruction criminelle ;

Sur le deuxième moyen, tiré de la fausse application de l'article 64 du Code pénal, en ce que la force majeure admise par le juge ne serait pas résultée des débats :

Attendu que le jugement constate, en fait, que le cheval attelé à la voiture du prévenu, après être resté paisible pendant le passage d'une procession, s'était emporté et avait pris une allure trop rapide, que son conducteur ne pouvait maîtriser sans danger, quand, à la fin du passage, il avait entendu la détonation de boîtes placées très-près de lui et masquées par un faible talus ; qu'en décidant que ces faits constituaient la force majeure, le juge, loin de violer l'article précité, n'en a fait qu'une légale et juste application ;

Sur le troisième moyen, tiré d'une prétendue violation de l'article 475, § 4, du Code pénal, en ce que le juge aurait eu tort de déclarer qu'en fait aucun règlement local sur la trop grande rapidité des voitures n'était mis en vigueur dans le pays :

Attendu que le ministère public ne demandait l'application à l'espèce d'aucun règlement particulier à la commune, mais seulement celle de l'article 475, § 4, du Code pénal, qui n'a pas été reconnu applicable à raison des faits ci-dessus exposés ; que, dès lors, il n'y a pas eu violation de cet article ;

Sur le quatrième moyen, tiré d'une prétendue violation de l'article 163 du Code d'instruction criminelle, en ce que les termes de la loi appliquée n'auraient pas été transcrits dans le jugement :

Attendu que la prescription de l'article 163 s'applique seulement aux jugements de condamnation et qu'il s'agissait d'un jugement de relaxe ; que, dès lors, il n'y a pas violation de l'article précité ;

Sur le moyen tiré d'une prétendue violation de l'article 172 du Code d'instruction criminelle, en ce que ce jugement porte : « statuant en premier ressort » ; tandis qu'il était rendu en dernier :

Attendu que si l'article 163 du Code d'instruction criminelle prescrit au juge d'indiquer la nature de son jugement, il n'attache la peine de nullité ni à l'omission de cette indication ni à l'erreur qu'elle pourrait contenir ; qu'aucun obstacle n'a été apporté à la recevabilité du pourvoi, et que, dès lors, le demandeur est sans grief ;

Rejette, etc.

(N° 231)

[7 juillet 1876.]

Voirie. — Constructions faites sans autorisation. — Plan d'alignement suivi. — Amende prononcée. — Démolition non ordonnée. — (Sieur Bailly.)— *La démolition des travaux faits sans autorisation le long de la voie publique ne doit être ordonnée qu'autant qu'ils ont été exécutés en dehors de l'alignement fixé par un plan régulier.*

La Cour,

Sur l'unique moyen, pris de la violation des articles 5 de l'édit de décembre 1607 et 161 du Code d'instruction criminelle, en ce que le jugement attaqué, en condamnant le nommé Bailly à 1 fr. d'amende pour avoir, sans autorisation, élevé des piliers en pierres de taille, joignant une rue de la ville de Vienne, n'avait pas ordonné la démolition des travaux :

Attendu qu'il est de principe, en cette matière, que la démolition des travaux faits sans autorisation ne doit être ordonnée qu'autant qu'ils ont été exécutés en dehors de l'alignement fixé par un plan régulier ;

Attendu qu'il est constant en fait, et reconnu tant par le demandeur en cassation que par le jugement attaqué, que Bailly, « en élevant les piliers de façade de sa maison sise sur la rue des Serruriers, a suivi les indications du plan général d'alignement pour la ville de Vienne, approuvé le 7 février 1830 » ;

Attendu, il est vrai, que le ministère public excipe, à l'appui de son pourvoi, d'une délibération prise, le 16 mai dernier, par le conseil municipal de Vienne, ayant pour objet l'élargissement de cette même rue des Serruriers, projet dont la réalisation laisserait

les constructions entreprises par Bailly en saillie de 2 mètres sur la voie publique ;

Mais attendu que cette délibération, postérieure en date à celle des travaux commencés par le prévenu, n'avait, au jour du jugement, été soumise ni aux formalités de l'enquête préalable ni à l'approbation du préfet du département; qu'à la dite époque le plan général d'alignement du 7 février 1830, aux prescriptions duquel il n'est pas contesté que Bailly se soit conformé, était donc le seul titre légalement obligatoire ;

Attendu, dans ces circonstances, qu'en prononçant une amende contre le prévenu pour avoir, sans autorisation, élevé des constructions joignant la voie publique, mais en refusant d'ordonner la suppression des travaux exécutés en conformité d'un plan d'alignement qui n'avait pas cessé d'être exécutoire, le juge de police, loin d'avoir violé les articles prérappelés de l'édit de 1607 et du Code d'instruction criminelle, en a fait au contraire une saine interprétation ;

Rejette, etc.

Circulaires du Ministre des Travaux publics.

(N° 232)

[27 décembre 1875.]

Domaine public maritime. — Procédure à suivre pour l'instruction des demandes en autorisation d'extraire des matériaux.

Monsieur le préfet, je vous ai transmis, par une circulaire du 6 novembre 1874, l'arrêté en date du 15 septembre précédent, pris de concert entre M. le ministre des finances et moi, en exécution de la loi du 20 décembre 1872, pour régler l'instruction des demandes relatives à l'occupation temporaire du domaine public maritime, dans un intérêt privé.

Les demandes concernant les extractions et enlèvements de sables, pierres, galets et autres matériaux sur le rivage de la mer, ne pouvaient figurer dans cet arrêté, attendu que les ventes d'objets mobiliers (et les autorisations d'enlever des matériaux sur le littoral aboutissent, en définitive, à une vente de cette nature) ne rentrent pas dans les prévisions de la loi précitée. Cependant,

comme ces sortes de demandes deviennent de plus en plus nombreuses, M. le ministre des finances a pensé qu'il était indispensable d'en fixer d'une manière uniforme la procédure, et m'a communiqué un projet d'arrêté dont j'ai saisi le conseil général des ponts et chaussées. Le conseil, sur la proposition d'une commission prise dans son sein, a proposé un nouveau texte que je me suis empressé de soumettre à M. le ministre des finances ainsi qu'à M. le ministre de la marine, également intéressé dans la question.

Après nous être concertés sur les dispositions à adopter définitivement, mes collègues et moi avons pris d'un commun accord l'arrêté ci-joint.

Les trois premiers articles de cet arrêté déterminent la procédure à suivre pour l'instruction des demandes d'autorisation d'opérer l'extraction des sables, terres, pierres, galets ou de tous autres matériaux et produits autres que les amendements marins.

Aux termes de l'article 4, l'autorisation est accordée par vous, monsieur le préfet, lorsqu'il y a accord entre les représentants des services intéressés.

En cas de dissentiment entre ces fonctionnaires, l'administration supérieure prononcera (art. 5).

Aux termes de l'article 7, un règlement de police arrêtera les conditions auxquelles les extractions devront être soumises aux points de vue de la conservation du rivage, des intérêts de la navigation ou de la pêche côtière, ainsi que sous le rapport des prix à exiger.

Ce règlement indiquera :

1° Les parties du rivage où les extractions seront interdites;

2° Celles où elles ne sont autorisées qu'à charge de payer un prix;

3° Celles où elles seront gratuites, mais soumises à des autorisations spéciales;

4° Enfin, celles où les extractions seront gratuites et libres, aux conditions déterminées par les circonstances locales.

Je désire recevoir une expédition des arrêtés que vous prendrez conformément à ces prescriptions.

Les articles 8 et 9 concernant le retrait des autorisations.

Je vous prie, monsieur le préfet, de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse directement quelques exemplaires à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

ARRÊTÉ

concernant les extractions, sur le rivage de la mer, des sables, pierres et autres matières non considérées comme amendements marins.

Le ministre des travaux publics,

Le ministre de la marine et des colonies,

Et le ministre des finances,

Vu l'article 2, § 1er, de la loi des 22 novembre-1er décembre 1790 et l'article 538 du Code civil, qui rangent le rivage de la mer parmi les dépendances du domaine national;

Vu les articles 3 et 24 du décret-loi du 9 janvier 1852, concernant l'exercice de la pêche côtière ;

Vu l'article 83, titre VII, du décret du 19 novembre 1859 et l'article 9 du décret du 8 février 1868, qui règlent les compétences respectives des départements de la marine et des travaux publics, en ce qui concerne les enlèvements et extractions sur le rivage, d'une part, des sables coquilliers et amendements marins, et, d'autre part, des sables à bâtir, terres, pierres et autres matériaux non considérées comme amendements marins;

Vu l'article 2 de la loi du 2 nivôse an IV, relative à l'aliénation, à titre onéreux, des objets mobiliers appartenant à l'État, laquelle à autorisé le Gouvernement à adopter, pour cette aliénation, le mode qui lui paraîtrait le plus avantageux;

Vu l'arrêté du directoire exécutif du 22 brumaire an VI, qui charge exclusivement le ministre des finances de faire procéder aux ventes de ces objets ;

Vu l'arrêté du directoire du 23 nivôse an VI et le décret du 31 mai 1862, sur la comptabilité publique (1re partie, titre II, chapitre III, § 1er, art. 43), d'après lesquels ces ventes doivent être faites par les soins du service des domaines;

Considérant que les extractions sur le rivage de la mer intéressent à la fois la conservation du domaine public, la navigation et la pêche côtière, et que, d'ailleurs, en principe, les permissionnaires doivent payer le prix des matières enlevées ;

Considérant qu'il convient de réglementer sur des bases uniformes l'instruction des demandes en extraction et les décisions qu'elles comportent;

Considérant que, eu égard aux compétences distinctes des départements de la marine et des travaux publics, il y a lieu de traiter séparément les questions relatives aux amendements marins et celles qui se rapportent aux matières n'ayant pas ce caractère,

Arrêtent :

Art. 1er. — Les demandes pour extractions, sur le rivage de la mer, de sables, terres, pierres, galets ou de tous matériaux et produits autres que les amendements marins, seront soumises à une première instruction de la part des ingénieurs des ponts et chaussées chargés du service maritime.

Ceux-ci examineront si les permissions sollicitées peuvent être accordées sans inconvénient et, en cas d'affirmative, ils formuleront les conditions à prescrire au point de vue de la conservation et de la police du rivage, comme à celui de toute autre convenance du service qui leur est confié.

Ils présenteront, en outre, des propositions relativement aux prix qu'il pourrait y avoir lieu d'exiger.

Lorsqu'ils estimeront que les extractions devront être favorables à la conservation du rivage et au maintien des passes d'entrée aux ports, ou à tout autre intérêt public dont la sauvegarde est confiée à l'administration des travaux publics, ils examineront si ces extractions ne devraient pas être autorisées à titre gratuit, et ils présenteront des propositions motivées à cet égard.

Dans les cas prévus par l'article 7 du décret du 16 août 1853, sur les travaux maritimes, les ingénieurs se conformeront aux prescriptions de ce décret.

Art. 2. — Si les ingénieurs estiment que l'autorisation sollicitée peut être accordée, le dossier sera successivement communiqué, d'abord au préfet maritime pour avis, et ensuite au directeur de l'enregistrement, des domaines et du timbre, pour ce qui concerne l'exigibilité d'un prix de vente et la détermination de sa quotité.

Art. 3. — Lorsqu'il y aura lieu au payement d'un prix, la fixation de ce prix, ainsi que le règlement des conditions du payement, seront faits par le service du domaine.

Art. 4. — Lorsqu'il y aura accord entre les représentants de tous les services intéressés, l'autorisation d'opérer les extractions sera accordée par le préfet du département.

Art. 5. — Lorsque cet accord n'existera pas, l'affaire sera soumise à l'administration supérieure pour y être statué par les mi-

nistres des travaux publics et des finances, selon leur compétence respective.

Art. 6. — En cas de dissentiment entre les ministres des travaux publics et des finances, sur la question de savoir si des extractions doivent être autorisées gratuitement ou soumises à des redevances, cette question sera déférée au Conseil d'État pour y être statué par un décret du Gouvernement.

Art. 7. — Pour faciliter l'instruction des demandes relatives aux extractions sur le rivage de la mer, les préfets des départements, sur les propositions et avis des chefs des services intéressés, arrêteront par un règlement de police les conditions auxquelles les extractions devront être soumises sur les différentes parties du rivage, soit au point de vue de sa conservation, soit en faveur des intérêts de la navigation ou de la pêche côtière, soit enfin sous le rapport des prix à exiger.

Cet arrêté réglementaire, pris sur les propositions de l'ingénieur en chef du service maritime et du directeur des domaines, après avis du préfet maritime, et, au besoin, du directeur des fortifications, indiquera :

1° Les parties du rivage où les extractions seront interdites;

2° Celles où elles ne seront autorisées qu'à charge de payer un prix ;

3° Celles où elles seront gratuites, mais soumises à des autorisations spéciales ;

4° Enfin, celles où les extractions seront gratuites et libres aux conditions déterminées par les circonstances locales.

A défaut d'accord entre les chefs des services intéressés, pour la préparation du règlement de police prévu au présent article, il sera procédé comme il est dit aux articles 5 et 6 pour les autorisations particulières.

Art. 8. — Les autorisations auxquelles s'applique le présent arrêté seront accordées à titre précaire et révocables sans indemnité à la première réquisition de l'administration.

Le retrait des autorisations sera prononcé par le préfet, si elles ont été accordées par ce magistrat, conformément à l'article 4, et par le ministre des travaux publics, dans les cas prévus par les articles 5 et 6.

Art. 9. — L'autorisation pourra être révoquée, soit à la demande du directeur des domaines, en cas d'inexécution des conditions financières de la concession, soit à la demande de l'ingénieur en chef du service maritime, en cas d'inexécution de toutes

autres conditions, sans préjudice, s'il y a lieu, des poursuites pour délits de grande voirie.

Fait à Paris, le 2 décembre 1875.

Le Ministre des travaux publics,	Le Ministre de la marine,	Le Ministre des finances,
Signé E. CAILLAUX.	Signé MONTAIGNAC.	Signé LÉON SAY.

Pour ampliation :

Le Conseiller d'État, directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer,

DE FRANQUEVILLE.

(N° 233)

[19 juin 1876.]

Domaine public maritime. — Procédure à suivre pour l'instruction des demandes en autorisation d'enlever des amendements marins.

Monsieur le préfet, l'arrêté ministériel du 2 décembre 1875 a détérminé la procédure à suivre pour l'instruction des demandes en autorisation d'extraire, sur le bord de la mer, des matériaux, sable à bâtir et autres produits, et à réservé, pour être traitée séparément, la question relative à l'enlèvement des amendements marins.

Ce dernier point vient d'être résolu par un nouvel arrêté en date du 10 mai dernier, concerté, comme le premier, entre les départements de la marine, des finances et des travaux publics.

J'ai l'honneur de vous adresser un exemplaire de cet arrêté.

Ainsi que vous le remarquerez, c'est au préfet maritime qu'est attribué le droit de statuer sur les demandes concernant l'enlèvement des amendements marins, mais après avis des services intéressés et lorsqu'il y aura accord entre eux sur les conditions à imposer aux pétitionnaires. Vous devrez également, monsieur le préfet, être préalablement consulté.

J'adresse une ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef des services intéressés.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

ARRÊTÉ

relatif aux extractions, sur le rivage de la mer, des sables coquilliers et des autres matières constituant des amendements marins.

Le ministre de la marine et des colonies,

Le ministre des travaux publics,

Et le ministre des finances,

Vu l'article 538 du Code civil, qui range le rivage de la mer dans les dépendances du domaine public national;

Vu les articles 3 et 24 du décret-loi du 9 janvier 1852, sur l'exercice de la pêche maritime côtière;

Vu les dispositions des décrets des 4 juillet 1853, 19 novembre 1859 et 8 février 1863, concernant les enlèvements et extractions de matières opérés sur le rivage de la mer;

Vu la loi du 2 nivôse an IV (art. 2), les arrêtés du directoire exécutif des 22 brumaire et 23 nivôse an VI, et le décret du 31 mai 1862 (art. 43), relatifs à l'aliénation des biens meubles appartenant à l'État;

Vu l'arrêté ministériel du 2 décembre 1875, qui, en réglementant les extractions des matières autres que celles qui constituent des amendements marins, a réservé l'organisation des mesures spéciales à ces dernières,

Arrêtent :

Art. 1er. — Les demandes tendant à obtenir l'autorisation d'extraire, sur le rivage de la mer, des sables coquilliers et autres matières considérées comme amendements marins, seront adressées au préfet maritime, qui fera examiner par les fonctionnaires de la marine si l'autorisation sollicitée peut être accordée sans inconvénients.

Art. 2. — Si ces fonctionnaires se prononcent pour l'affirmative, ils formuleront les conditions à imposer au pétitionnaire, au point de vue de leur service; et, dans le cas où ils estimeraient que les extractions doivent être favorisées comme étant utiles à la conservation du rivage, au maintien des passes d'entrée aux ports, où à tout autre intérêt public, dont la sauvegarde est confiée à l'administration de la marine, ils fourniront des explications motivées sur le point de savoir s'il ne conviendrait pas que la concession fût faite à prix réduit ou même à titre absolument gratuit.

Art. 3. — Les ingénieurs des ponts et chaussées et le préfet du département seront appelés, à leur tour, à donner leur avis.

Le directeur des fortifications et le directeur des douanes seront également consultés quand il y aura lieu.

Art. 4. — En cet état de l'instruction, les pièces seront transmises au directeur des domaines, qui fixera ou fera fixer par qui de droit, suivant les distinctions établies dans l'article suivant, le prix à exiger, les époques des payements, au besoin, l'obligation de fournir caution, et toutes les autres conditions financières de la concession.

Art. 5. — Les prix des matières à extraire, quand ils ne seront pas établis d'après un tarif approuvé par le directeur général des domaines, seront fixés par les directeurs des départements, jusqu'à concurrence de 500 francs. Au delà de ce chiffre, ils seront fixés par le directeur général, sur la proposition des directeurs.

Art. 6. — Si le préfet maritime n'a pas d'objection à faire contre le prix qui a été fixé, il statuera sur la demande de concession, par un arrêté qui réglera, conformément aux propositions des services intéressés, les diverses conditions de cette concession.

Si, au contraire, il estime que les intérêts de la marine exigent impérieusement que le prix fixé soit diminué, ou même que la concession soit entièrement gratuite, il en référera au ministre de la marine, qui, s'il partage cet avis, se concertera avec le ministre des finances, pour la solution de la difficulté.

Art. 7. — Dans le cas où l'accord ne pourrait s'établir entre les deux ministres, l'affaire serait soumise au Conseil d'État, pour être statué par un décret du gouvernement.

Art. 8. — Les autorisations auxquelles s'applique le présent règlement ne seront accordées qu'à titre précaire; elles seront toujours révocables sans indemnité.

Le retrait des autorisations sera prononcé par le préfet maritime, lorsqu'elles auront été accordées par ce fonctionnaire, dans le cas prévu par le § 1er de l'article 6, et par le ministre de la marine, dans les autres cas.

Art. 9. — L'autorisation pourra être révoquée, soit à la demande du directeur des domaines, en cas d'inexécution des conditions financières de la concession, soit à la demande des fonctionnaires de la marine ou des ingénieurs des ponts et chaussées, pour toute autre cause, sans préjudice, s'il y a lieu, des poursuites pour délits de grande voirie.

Art. 10. — Afin de faciliter l'instruction des demandes d'extractions, les préfets maritimes pourront arrêter, par un règlement de police, les conditions auxquelles les extractions devront être soumises sur les différentes parties du rivage, soit au point de vue de sa conservation, soit dans l'intérêt de la navigation ou de la pêche côtière, soit enfin sous le rapport des prix à exiger.

Cet arrêté réglementaire, pris sur les propositions des chefs des services intéressés, déterminera :

1° Les parties du rivage où les extractions seront interdites;

2° Celles où elles ne seront autorisées qu'à charge de payer un prix;

3° Celles où elles seront gratuites, mais soumises à des autorisations spéciales;

4° Enfin celles où elles seront gratuites et libres, aux conditions nécessitées par les circonstances locales.

A défaut d'accord entre les chefs des services intéressés pour la préparation de ce règlement de police, il sera procédé comme il est dit aux articles 6 et 7 pour les autorisations particulières.

Art. 11. — Les dispositions du présent arrêté ne sont pas applicables à la récolte des herbes marines, quel que soit le mode employé, non plus qu'aux extractions d'amendements marins opérés au moyen de bateaux.

Fait à Paris, le 10 mai 1876.

Le Ministre de la marine et des colonies,
Signé L. FOURICHON.

Le Ministre des travaux publics,
Signé ALBERT CHRISTOPHLE.

Le Ministre des finances,
Signé LÉON SAY.

Pour ampliation :

Le Conseiller d'État, directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer,
E. FRANQUEVILLE.

(N° 234)

[3 avril 1877.]

Routes nationales. — Consommation des matériaux d'entretien.

Monsieur, par une circulaire en date du 15 mars dernier, j'ai chargé MM. les ingénieurs en chef de faire procéder à des expériences, afin de caractériser par des coefficients la qualité des matériaux employés pour l'entretien des routes nationales. En attendant le résultat de ces expériences, je vous prie de me faire connaître quelle a été l'usure annuelle, par kilomètre et par 100 colliers, des chaussées d'empierrement de chacune de ces routes, dans votre département, pendant la période de neuf ans comprise entre les sondages de 1865 et ceux de 1874.

Pour déterminer cette usure, il y aura lieu de calculer trois éléments dont vous possédez les bases dans vos archives : 1° le volume des matériaux employés pendant la période dont il s'agit pour l'entretien ordinaire ; 2° le volume des matériaux employés, pendant la même période, pour les rechargements de toute nature ; 3° enfin, la variation d'épaisseur des chaussées, déduite de la comparaison des sondages rappelés ci-dessus et affectés d'un signe convenable. La somme de ces trois éléments donnera l'usure totale pendant la période considérée. On en déduira facilement l'usure annuelle par kilomètre et par 100 colliers. On adoptera pour ce calcul les résultats du recensement de la circulation fait en 1869.

Les calculs que je viens d'indiquer seront faits séparément pour chacune des routes ou parties de route qui figurent dans les projets de budget de l'entretien ordinaire que vous produisez chaque année. Vous en résumerez les résultats dans un tableau conforme au modèle ci-joint, au pied duquel vous ferez connaître les totaux ou moyennes des diverses colonnes.

Vous tiendrez compte, de la manière qui vous paraîtra la plus convenable, des circonstances particulières qui se seront présentées dans la période indiquée, notamment des rectifications par

suite desquelles certaines parties de route auront été abandonnées.

Enfin vous voudrez bien joindre à votre travail une note explicative faisant connaître la manière dont vous aurez opéré, et vos observations personnelles sur l'exactitude des résultats auxquels vous serez arrivé.

Je vous serai obligé de m'adresser les renseignements qui font l'objet de la présente circulaire avant le 1er novembre prochain.

Recevez, monsieur, l'assurance de ma considération très-distinguée.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS.

DIRECTION
DES ROUTES
ET
DE LA NAVIGATION.

DIVISION
DES ROUTES ET PONTS.

1er BUREAU.

DÉPARTEMENT d

SERVICE DES ROUTES NATIONALES.

RENSEIGNEMENTS SUR LES MATÉRIAUX CONSOMMÉS

DANS LA PÉRIODE DE 1865 A 1869.

(Circulaire ministérielle du 3 avril 1877.)

DÉSIGNATION des routes et parties de route.	NOMBRE DIURNE DES COLLIERS. Les voitures vides étant comptées pour un quart de leur nombre.	LONGUEUR des chaussées d'empierrement.	LARGEUR MOYENNE des chaussées d'empierrement.	ÉPAISSEUR moyenne des empierrements		VARIATION du volume total des chaussées de 1865 à 1869.		VOLUME des matériaux employés sur les chaussées d'empierrement de 1865 à 1869.			MATÉRIAUX consommés annuellement de 1865 à 1869.			PRIX MOYENS DES MATÉRIAUX de 1865 à 1869.	DÉPENSE MOYENNE ANNUELLE par kilomètre et par 100 colliers de 1865 à 1869.	PRIX MOYEN DES MATÉRIAUX en 1876.
				en 1865.	en 1869.	En plus.	En moins.	Entretien ordinaire.	Rechargements de toute nature.	Total.	Volume total par route ou partie de route.	Par kilomètre de route.	Par kilomètre et par 100 colliers.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
						(A)	(A)				(B)			(C)	(D)	(E)
Route n° , de à .																
Route n° , de à . (Partie comprise entre). . .																
Totaux et moyennes.																

OBSERVATIONS.

(A) Ce volume sera le produit de la variation moyenne d'épaisseur, par la surface totale de la chaussée correspondante.

(B) Somme du volume des matériaux employés (colonne 11) et de la variation du volume de la chaussée pris avec un signe convenable (colonne 7 ou 8) divisée par le nombre des années.

(C) Ce prix sera déduit des renseignements fournis annuellement à l'administration pour former l'état indiquant la décomposition des dépenses d'entretien des routes.

(D) Cette dépense sera déduite des colonnes 14 et 15.

(E) Ce prix sera fourni à titre de renseignement.

(N° 235)

[14 avril 1877.]

Clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux des ponts et chaussées. — Arrêté du 16 *novembre* 1866. — *Articles* 34 *et* 43. — *Instructions.*

Monsieur le préfet, l'article 34 des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux des ponts et chaussées par l'arrêté ministériel du 16 novembre 1866 a donné lieu à diverses appréciations qui m'ont paru de nature à créer une jurisprudence dangereuse pour les intérêts de l'État. La question présente un caractère tout particulier d'opportunité, en ce moment où le département des travaux publics est appelé à préparer d'importantes adjudications pour la construction des chemins de fer et l'amélioration de nos voies navigables.

J'ai, en conséquence, invité le conseil général des ponts et chaussées à examiner ce qu'il y aurait à faire à ce sujet, et je viens, monsieur le préfet, vous entretenir du résultat de cet examen.

Le cahier des clauses et conditions générales du 25 août 1833 renfermait les dispositions suivantes :

« Art. 36. Dans le cas où l'administration ordonnerait la cessation absolue ou l'*ajournement indéfini* des travaux adjugés, l'entrepreneur pourra requérir qu'il soit procédé de suite à la réception provisoire des travaux exécutés et à leur réception définitive, après l'expiration du délai de garantie. Après la réception définitive, il sera, ainsi que sa caution, déchargé de toute garantie pour raison de son entreprise.

« Art. 40. Dans le cas prévu par l'article 36, les outils et ustensiles indispensables à l'entreprise, que l'entrepreneur ne voudra pas garder pour son compte, seront acquis par l'État.

« Les matériaux approvisionnés par ordre et déposés sur les travaux, s'ils sont de bonne qualité, seront également acquis par l'État au prix de l'adjudication.

« Les matériaux qui ne seraient pas sur les travaux resteront au compte de l'entrepreneur; mais, tant pour cet objet que pour toutes autres réclamations, il pourra lui être alloué *une indemnité qui sera fixée par l'administration et qui, dans aucun cas,*

« *ne devra excéder le cinquantième du montant des dépenses res-*
« *tant à faire en vertu de l'adjudication.* »

Lorsqu'il a paru nécessaire de reviser l'arrêté ministériel de 1833, on a fait observer que les expressions de l'article 36 : *ajournement indéfini*, manquaient de précision et que la proportion du *cinquantième* énoncée à l'article 40 s'éloignait beaucoup de la règle du droit commun, telle qu'elle est posée par l'article 1794 du Code civil, ainsi conçu : *Le maître peut résilier le marché à forfait quoique l'ouvrage soit déjà commencé, en dédommageant l'entrepreneur de toutes ses dépenses, de tous ses travaux et de tout ce qu'il aurait pu gagner dans son entreprise.*

L'administration a, en conséquence, dans l'arrêté du 16 novembre 1866, substitué aux articles susmentionnés les dispositions suivantes :

« Art. 34. Lorsque l'administration ordonne la cessation abso-
« lue des travaux, l'entreprise est immédiatement résiliée.

« Lorsqu'elle prescrit *leur ajournement pour plus d'une année*,
« soit avant, soit après un commencement d'exécution, l'entre-
« preneur a le droit de demander la résiliation de son marché,
« sans préjudice *de l'indemnité* qui, dans ce cas, comme dans
« l'autre, peut lui être allouée, s'il y a lieu.

« Si les travaux ont reçu un commencement d'exécution, etc.

« Art. 45. Dans le cas de résiliation, prévu par l'article 34, les
« outils et équipages existant sur les chantiers et qui eussent été
« nécessaires pour l'achèvement des travaux sont acquis par
« l'État, si l'entrepreneur en fait la demande, et le prix en est
« réglé de gré à gré ou à dire d'experts. »

En comparant les deux textes, on voit que celui de 1866 diffère du premier, en ce sens qu'il précise la durée de l'ajournement qui peut donner lieu à résiliation et qu'il s'abstient de toute limitation, en ce qui touche le chiffre de l'indemnité pouvant être accordée à l'entrepreneur, pour le dédommager des avantages dont il serait privé par le fait de cette résiliation.

Cependant, ces nouvelles dispositions n'ont pas fait disparaître toute difficulté, et si elles peuvent être considérées comme plus équitables en faveur des entrepreneurs, elles paraissent avoir, dans une certaine mesure compromis les intérêts de l'État.

Il est arrivé, en effet, que la résiliation a été prononcée, soit parce que l'ajournement était prescrit pendant plus d'une année, soit parce que le conseil de préfecture avait jugé que les crédits ouverts n'étaient pas en rapport avec les dépenses d'installation

de l'entrepreneur; l'administration s'est trouvée, alors, en présence du principe établi par l'article 1794 du Code civil, c'est-à-dire dans l'obligation de dédommager l'entrepreneur de toutes ses dépenses, de tous ses travaux et de tout ce qu'il aurait pu gagner dans son entreprise.

On comprend que lorsqu'il s'agit de travaux de routes, le matériel employé à ces travaux est trop peu important, eu égard à la somme de dépense, pour qu'il y ait lieu, de ce côté de redouter de grands embarras. Mais il n'en est pas de même pour d'autres catégories d'entreprises, telles, par exemple, que celles qui ont pour objet l'établissement de chemins de fer, la construction de ponts ou autres ouvrages d'art, l'exécution de travaux à la mer, etc. Dans ce dernier cas, une dépense relativement considérable s'impose pour le matériel seul.

La question des crédits, lorsqu'il s'agit d'une entreprise importante, n'est pas moins délicate. Tout entrepreneur sérieux, en se présentant à une adjudication, doit chercher à se rendre compte du temps qui sera employé à l'exécution complète des travaux qu'il soumissionne. Le temps est, en effet, l'un des éléments essentiels de la dépense; cependant, la durée d'exécution n'est généralement pas limitée dans les projets de travaux publics qui servent de base aux adjudications, et si on l'indique quelquefois, ce n'est qu'à titre de simple renseignement et sans engager à aucun degré l'administration, qui ne peut elle-même, en effet, disposer à l'avance de crédits non votés.

Cette liberté absolue que l'administration est obligée de se réserver, a souvent pour conséquence d'imposer aux entrepreneurs des charges imprévues, et par cela même peu équitables, si, au lieu d'ajourner indéfiniment les travaux ou de les suspendre pendant plus d'une année, seuls cas prévus par l'article 34, elle ne peut accorder pendant plusieurs années successives que des crédits hors de proportion avec les dépenses d'installation et avec l'importance de l'entreprise. Aussi, bien que le cahier des clauses et conditions générales soit muet à cet égard, il arrive que, dans des cas semblables, l'administration prononce souvent d'elle-même la résiliation de l'entreprise ou que les tribunaux administratifs, par des décisions plus conformes à l'équité qu'au droit rigoureux, assimilent le ralentissement des travaux à cette suspension ou à cet ajournement prévu par l'article 34. C'est ainsi que les conseils de préfecture, peu familiers avec l'art des constructions, et s'appuyant sur les règles du droit commun, sont amenés à appliquer, souvent au grand détriment du trésor, l'article 1794 du

Code civil, dont le principe est rigoureusement juste, mais dont l'application présente tant de difficultés et d'incertitude.

Les considérations qui précèdent portent à regretter deux choses : la première, que le cahier des clauses et conditions générales n'ait pas prévu le cas d'un ralentissement anormal dans la marche des travaux ; la seconde que, supprimant l'indication de tout maximum dans le chiffre de l'indemnité, il puisse compromettre les intérêts du trésor, au delà de ce que peut réclamer l'équité. Cependant, ces deux lacunes n'ont d'inconvénient ou de danger sérieux, comme nous l'avons dit, que pour les entreprises importantes dont la durée embrasse plusieurs années ou qui, en raison de leur nature, nécessitent l'emploi d'un outillage spécial et dispendieux ; le conseil général des ponts et chaussées n'a pas pensé qu'il fût utile de modifier les dispositions de l'arrêté de 1866, mais il a estimé que, pour les cas signalés ci-dessus, il convenait d'introduire à l'avenir, dans les devis des projets, des clauses spéciales destinées à compléter les clauses et conditions générales.

Ces clauses spéciales seraient de deux natures : les unes auraient pour objet de rassurer l'entrepreneur contre les pertes que pourrait lui faire éprouver l'insuffisance des crédits et de supprimer toute contestation, même lorsque les travaux subiraient un ralentissement imprévu; les autres, de déterminer d'une manière équitable le maximum de l'indemnité pour le cas où la résiliation serait prononcée à la suite d'un ajournement complet des travaux ou d'un retard anormal que l'administration se trouverait obligée de leur faire subir.

Dans un pareil ordre d'idées, le cahier des charges pourrait indiquer, entre deux limites assez rapprochées, la durée probable des travaux.

Au delà de la limite extrême et pour chaque exercice en dehors de cette limite, on stipulerait le payement d'une somme fixe qui s'ajouterait au prix des travaux, et serait déterminée à l'avance ; pour la fixation de cette somme, on tiendrait compte de la partie des frais généraux indépendante de l'activité imprimée aux travaux, des dépenses d'entretien du matériel inactif, et de l'intérêt tant du capital que ce matériel représente que du fonds de roulement nécessaire à l'entreprise.

Pour le cas où cette limite extrême serait dépassée d'un nombre d'années également déterminé et à l'expiration de chacun des exercices suivants, l'administration et l'entrepreneur, chacun de son côté, auraient la faculté de provoquer la résiliation sous réserve du payement d'une indemnité ; il appartiendrait aux ingénieurs,

dans chaque cas particulier, après en avoir développé les motifs dans le rapport à l'appui, de fixer le quantum proportionnel de cette indemnité, sans toutefois que la dite proportion puisse dépasser celle du dixième des dépenses restant à faire.

Pour mieux préciser ses conclusions, le conseil a indiqué, en prenant des chiffres arbitraires, la rédaction qui lui a semblé pouvoir être donnée à ces clauses particulières pour des entreprises importantes et d'une nature spéciale.

Dans le cas, par exemple, de l'adjudication d'une jetée évaluée à 1.200.000 francs, le devis renfermerait les stipulations suivantes :

1° L'entrepreneur prendra les mesures nécessaires pour que les travaux puissent être exécutés dans un délai de (*trois*) années.

2° Si cette durée, à raison de l'insuffisance des crédits, est portée à (*quatre*) années, il ne pourra élever, de ce fait, aucune réclamation.

3° Passé ce délai et pour chacune des années ultérieures, l'entrepreneur aura droit, en dehors du prix des travaux, à l'allocation d'une somme fixe de.., diminuée du rabais de l'adjudication;

4° A l'expiration de la (*sixième*) année, l'administration, sur la demande de l'adjudicataire, prononcera la résiliation de l'entreprise; elle pourra également la prononcer de sa propre initiative.

Dans l'un et l'autre cas, il sera alloué à l'entrepreneur une indemnité égale au..... du montant des dépenses restant à faire en vertu de l'adjudication, après le retranchement d'un sixième réservé ci-dessous.

5° Les dispositions de l'article qui précède sont applicables au cas de la cessation absolue des travaux ou de leur ajournement pour plus d'une année.

Elles n'auront d'ailleurs nullement pour effet de déroger au droit qui appartient à l'administration, de réduire d'un sixième la masse des ouvrages, en vertu de l'article 31 des clauses et conditions générales.

J'adopte de tous points, monsieur le préfet, les conclusions du conseil général des ponts et chaussées. Je ne mets pas en doute que la voie dans laquelle entre l'administration, en même temps qu'elle préviendra des contestations regrettables, n'attire aux adjudications de nos grands travaux publics des entrepreneurs sérieux qui s'en tenaient éloignés en raison de l'incertitude de la durée de l'exécution de l'entreprise à soumissionner.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse une ampliation à MM. les ingénieurs.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

(N° 236)

PERSONNEL.

Avril et Mai 1877.

I. — INGÉNIEURS.

1° CONGÉ.

27 *avril* 1877. — M. Blagé, ingénieur ordinaire, attaché, à la résidence d'Albi, au service ordinaire du département du Tarn, au service de la navigation du Tarn, au service des inondations dans le bassin de la Garonne et à divers services de chemins de fer, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à entrer au service de la compagnie des chemins de fer du Midi.

2° DISPONIBILITÉ.

1er *mai*. — M. Alard (Abel), ingénieur en chef, précédemment au service du gouvernement Roumain et remis, par ce gouvernement, à la disposition du ministre des travaux publics, est placé dans le cadre de disponibilité.

3° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Compaing, inspecteur général de 2e classe . . .	23 avril 1877.

4° DÉCISIONS DIVERSES.

24 *avril* 1877. — M. Tarot, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Morlaix et attaché au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, est attaché en outre au service des études de la ligne de Morlaix à Roscoff.

27 *avril*. — M. Berget, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Rodez, passe à la résidence d'Albi, en remplacement de M. Blagé, mis en congé illimité.

Il sera attaché aux services ci-après désignés :

Service ordinaire et service hydraulique de l'arrondissement d'Albi;

Navigation du Tarn;

Études et travaux relatifs au régime général du bassin de la Garonne;

Études et travaux du chemin de fer de Carnaux à Rodez et de l'embranchement de Granlhet à la ligne de Saint-Sulpice à Castres;

Contrôle des travaux du chemin de fer de Castres à Albi;

Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et prolongements;

Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi.

27 *avril* 1877.—M. Harel de la Noë, ingénieur ordinaire, attaché à la résidence d'Espalion, au service ordinaire du département de l'Aveyron et au service des inondations dans le bassin de la Garonne, est chargé du service de l'arrondissement de Rodez, en remplacement de M. Berget, appelé à une autre destination.

Il sera attaché en outre au service de construction du chemin de fer de Mende à Séverac, en remplacement de M. de Vialar, mis précédemment à la disposition du gouverneur général de l'Algérie.

Idem. — M. Dalbrut, conducteur des ponts et chaussées de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aveyron et au contrôle du chemin de fer de Millau à Montpellier, est chargé du service de l'arrondissement d'Espalion et attaché en outre au service des inondations dans le bassin de la Garonne, en remplacement de M. Harel de la Noë, appelé à une autre destination.

M. Dalbrut remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

28 *avril.* — M. Vigan, ingénieur ordinaire, attaché au service du département des Alpes-Maritimes, est chargé de l'intérim des fonctions d'ingénieur en chef du service ordinaire du département des Alpes-Maritimes et du canal d'irrigation de la Siague et du Loup, en remplacement de M. Delestrac, nommé inspecteur général.

30 *avril.* — M. de Sansac, ingénieur en chef, à Bordeaux, est chargé d'assurer le service du contrôle des chemins de fer du Midi, en remplacement de M. Compaing, décédé.

Idem. — M. Évrard, ingénieur en chef, chargé de divers services d'études et de contrôle de travaux de chemins de fer, est chargé en outre des études des lignes de Saucerre à Saint-Sauveur, par Cosne, et d'Auxerre à Troyes, par Florentin.

1er *mai.* — M. Bataillet, ingénieur ordinaire, en congé, est re-

mis en activité et attaché, à la résidence de Tarbes, au service hydraulique du département des Hautes-Pyrénées, au service des inondations dans les bassins de la Garonne et de l'Adour, au service du chemin de fer de Toulouse à Bayonne et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi (1re section), en remplacement de M. Duportal, précédemment mis en congé illimité.

1er mai 1877. — M. Collet-Meygret, récemment promu au grade d'inspecteur général de 2e classe au corps des ponts et chaussées, est chargé du service du 16e arrondissement d'inspection, en remplacement de M. Laborie, décédé.

Idem. — M. Collignon, ingénieur en chef, professeur à l'École des ponts et chaussées, est nommé secrétaire de la commission des *Annales des ponts et chaussées*, en remplacement de M. Malézieux, précédemment appelé à d'autres fonctions.

3 *mai*. — Les trois premières sections entre lesquelles est réparti le contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans et prolongements seront composées à l'avenir de la manière suivante :

Première section.

M. Combier, ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Paris.

Lignes de Paris à Orléans et à Amboise; — de Paris à Sceaux, Orsay et Limours; — de Brétigny à Vendôme; — d'Orléans à Malesherbes; — d'Orléans à Gien; — d'Orléans au Guétin et à Saincaize; — de Vierzon à Limoges et à Thiviers; — de Bourges à Montluçon et à Saint-Sulpice-Laurière; — de Montluçon à Moulins; — de la Presle à Bésenet; — de Busseau-d'Ahun à Aubusson; — de Commentry à Gannat et à Saint-Éloi; — de Saint-Sulpice-Laurière à Droux; — de Nexon à Brive; — de Brive à Capdenac exclusivement; — de Figeac à Arvant.

Deuxième section.

M. Descombes, ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Bordeaux.

Lignes de Ruffec à Bordeaux; — de Coutras à Périgueux et à Thiviers; — de Libourne à Bergerac; — de Périgueux à Agen; — de Libos à Cahors; — de Penne à Villeneuve; — de Périgueux à Brive et à Tulle; — de Capdenac à Lexos et à Toulouse; — de Capdenac à Rodez, avec embranchement sur Decazeville; — de Tessonnières à Albi et raccordement avec la ligne de Carmaux; — de Lexos à Montauban.

Troisième section.

M. Lorieux, ingénieur, faisant fonctions d'ingénieur en chef des mines, à Nantes.

Lignes d'Amboise à Tours; — de Tours à Nantes et à Saint-Nazaire; — de Savenay à Lorient et à Landerneau; — d'Auray à Pontivy; — de Nantes à La Roche-sur-Yon; — de la Possonnière à Niort; — de Tours à Vendôme; — de Tours au Mans avec embranchement sur La Flèche; — de Tours à Vierzon avec embranchement sur Romorantin; — de Tours à Ruffec; — de Poitiers à La Rochelle; — d'Aigrefeuille à Rochefort; — de Poitiers à Droux, près Saint-Sulpice-Laurière.

3 *mai* 1877. — Le service des irrigations de la vallée du Rhône, actuellement réparti entre les 6e, 8e et 16e arrondissements d'inspection, sera compris exclusivement dans le 6e arrondissement.

12 *mai*. — M. Séjourné, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Mende et attaché au service des inondations dans le bassin de la Garonne et aux Études du chemin de fer de Mende au Puy, est attaché au service de construction du chemin de fer de Mende à Séverac, en remplacement de M. Lefranc, précédemment appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef.

M. Séjourné conservera, d'ailleurs, provisoirement, son service actuel.

14 *mai*. — M. Veyrac, conducteur des ponts et chaussées de 1re classe, chargé de l'intérim du service de l'arrondissement *Est* de la navigation du Lot, est chargé définitivement de ce service. Il sera attaché, en outre, au service des inondations dans le bassin de la Garonne.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire et résidera à Cahors.

15 *mai*. — M. Baum, ingénieur ordinaire en congé illimité, est chargé d'une mission ayant pour objet d'étudier le système des tarifs de chemins de fer en Allemagne.

Idem. — M. Labbé, ingénieur en chef, chargé du service ordinaire du département de l'Hérault, est chargé de l'intérim du service hydraulique des départements de l'Hérault et du Gard, pendant l'absence de M. Duponchel, récemment chargé d'une mission en Algérie.

Idem. — M. Lagout, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement *sud* du département de Tarn-et-Garonne et attaché au service de la navigation de la Garonne et au service des inondations dans le bassin de la Garonne, est attaché, à la rési-

dence de Saint-Dizier, au service de la première section de la navigation de la Marne et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est (2e section), en remplacement de M. Cuvinot, précédemment appelé à une autre destination.

16 *mai* 1877. — Le service d'études des chemins de fer de Sancerre à Saint-Sauveur, par Cosne, et d'Auxerre à Troyes, par Saint-Florentin, sera divisé de la manière suivante en deux arrondissements d'ingénieur ordinaire.

Ligne de Sancerre à Saint-Sauveur : M. Pot, ingénieur à Cosne, déjà attaché au service ordinaire du département de la Nièvre et à divers services de chemins de fer.

Ligne d'Auxerre à Troyes : N......, ingénieur à Tonnerre.

Idem. — M. Jouffray, ingénieur ordinaire, chargé du service de l'arrondissement de Gien et attaché au service de la 3e section de la navigation de la Loire, est attaché, en outre, au service d'études et de construction de la section du chemin de fer de Gien à Auxerre, comprise entre Gien et Saint-Sauveur, précédemment confié à M. Frossard, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Delerue, conducteur des ponts et chaussées de 1re classe, remplissant les fonctions d'ingénieur ordinaire au service du canal du Nivernais, sera, en outre, attaché au service d'études et travaux de la section du chemin de fer de Trignères à Clamecy, comprise entre Toucy et Clamecy, en remplacement de M. Demaisons, sous-ingénieur, qui cessera d'être attaché à ce service.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés au grade de conducteur de 4e classe les candidats déclarés admissibles ci-après désignés :

1er *mai* 1877. — M. Bernard, Vosges, services d'études des questions générales relatives à la pêche fluviale.

Idem. — M. Nicole, Vosges, service vicinal.

Idem. — M. Cossevin, Charente-Inférieure, service maritime.

3 *mai.* — M. Bloquin, Meuse, canal de l'Est.

Idem. — M. Ferry, Meurthe-et-Moselle, canal de l'Est.